

EL ARTE DE LA CARROCERÍA EN NUEVA ESPAÑA

ÁLVARO RECIO MIR

EL ARTE DE LA CARROCERÍA EN NUEVA ESPAÑA

EL GREMIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
SUS ORDENANZAS Y LA TRASCENDENCIA
SOCIAL DEL COCHE



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
DIPUTACIÓN DE SEVILLA
Madrid, 2018

Catálogo de la Editorial Universidad de Sevilla
Colección Americana
Núm.:

Catálogo Diputación de Sevilla
Servicio de Archivo y Publicaciones
Serie: Nuestra América
Núm.:

Reservados todos los derechos por la legislación en materia de Propiedad Intelectual. Ni la totalidad ni parte de este libro, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse o transmitirse en manera alguna por ningún medio ya sea electrónico, químico, mecánico, óptico, informático, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo por escrito de la editorial.

Las noticias, los asertos y las opiniones contenidos en esta obra son de la exclusiva responsabilidad del autor o autores. La editorial, por su parte, solo se hace responsable del interés científico de sus publicaciones.

Este original fue galardonado con el premio del concurso de monografías Nuestra América 2015, convocado por la Diputación de Sevilla, la Universidad de Sevilla y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es>

EDITORIAL CSIC: <http://editorial.csic.es> (correo: publ@csic.es)

Ilustración de cubierta: *Vista del palacio del virrey de México*, detalle, mediados del siglo XVII, Museo de América de Madrid

- © EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2018
Porvenir, 27 - 41013 Sevilla
Tfns.: 954 487 447; 954 487 451, Fax: 954 487 443
Correo electrónico: secpub4@us.es - <http://www.publius.us.es>
- © CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS, 2018
Editorial CSIC
Vitrubio, 8 - 28006 Madrid. España
Tlf.: 91 568 14 02
Correo electrónico: publ@csic.es - <http://editorial.csic.es>
- © DIPUTACIÓN DE SEVILLA
Servicio de Archivo y Publicaciones, 2018
Menéndez Pelayo, 32 - 41071 Sevilla
Correo electrónico: archivo@dipusevilla.es - <http://www.dipusevilla.es/archivo>
- © ÁLVARO RECIO MIR, 2018
- © De las ilustraciones, las obras, instituciones y archivos mencionados en sus leyendas



NIPO:

ISBN de la Editorial Universidad de Sevilla: 978-84-472-.....

ISBN del Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 978-84-00-.....

ISBN del Servicio de Archivo y Publicaciones de la Diputación de Sevilla: 978-84-7798-.....

Depósito Legal: M-.....-2018

Ajuste y maquetación: Ángel de la Llera (Editorial CSIC)

Impresión:

Impreso en España-*Printed in Spain*

En esta edición se ha utilizado papel ecológico sometido a un proceso de blanqueado ECF, cuya fibra procede de bosques gestionados de forma sostenible.

*A todos los que me enseñaron a querer a México,
empezando por mi madre*

ÍNDICE

PRÓLOGO , por Ramón María Serrera.....	13
PRESENTACIÓN	15
CAPÍTULO I. EL COCHE COMO ASUNTO DIGNO DE ANÁLISIS HISTÓRICO Y ARTÍSTICO	23
CAPÍTULO II. LOS ORÍGENES: LA CARRETERÍA COMO PRECEDENTE Y EL INICIO DE LA CARROCERÍA NOVOHISPANA	35
1. Los carros y la carpintería.....	35
2. Los primeros coches, la drástica prohibición de 1577 y su implantación definitiva a partir de 1592.....	42
3. El gran teatro del coche: de los sobrios carruajes a la española a las suntuosas <i>grands carrosses</i> francesas en la iconografía urbana de México	64
CAPÍTULO III. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE UN NUEVO ARTE: EL SURGIMIENTO DEL GREMIO DE CARROCEROS DE MÉXICO EN 1706 Y SUS PRIMERAS ORDENANZAS	81
1. La creación del gremio y su significación	81
2. Las ordenanzas de 1706: primera articulación de la producción carrocera novohispana	86
3. Sistematización profesional e institucionalización corporativa.....	103
CAPÍTULO IV. LAS ORDENANZAS DE 1773-1785 Y LA EVOLUCIÓN DE LA CARROCERÍA EN EL SIGLO XVIII	109
1. Las causas del cambio: el paso del tiempo y la cuestión racial	109
2. Las ordenanzas de 1773 y su reforma en 1785: un intento de fortalecer el arte carrocerero	112

ÍNDICE

3. El esplendor del carruaje Barroco: rivalidades profesionales y confluencias artísticas.....	118
4. El primer coche conservado y las imágenes de la carrocería barroca en el marco urbano.....	140
CAPÍTULO V. EL GREMIO EN CRISIS: EL PLEITO DE 1799 Y LOS ACUERDOS CON HERREROS, ALQUILADORES Y CONTRAVENTORES	151
1. Herreros contra carroceros: el aumento de elementos metálicos en los coches.....	153
2. Los carroceros contra los alquiladores de coches: una vieja rivalidad creciente	158
3. Carroceros contra contraventores y esquineros: la producción al margen del gremio	160
4. Talleres, técnicas, materiales y herramientas	168
CAPÍTULO VI. EL CONCEPTO ILUSTRADO DE LA CARROCEÍA Y LA PROPUESTA DE REFORMA DE LOS GREMIOS DE 1805 Y 1806: CAMPOMANES, LA ACADEMIA DE SAN CARLOS Y LAS MUJERES.....	185
1. El marco ilustrado y la polémica sobre los gremios	185
2. Los motivos explícitos de la reforma: el trabajo de las mujeres, los oficiales que actuaban como maestros y la falta de aprobación real de las ordenanzas	190
3. Los motivos implícitos de la reforma: el fiscal Sagarzurieta y el modelo gremial de Campomanes	194
4. La dialéctica artes-oficios	207
5. Los veintiún principios de Sagarzurieta para los gremios novohispanos y sus recomendaciones para los oficios de «poca industria».....	209
6. El concepto ilustrado de carruaje: el coche como obra de arte mayor.....	220
7. Las puntualizaciones del asesor general Bachiller a los veintiún principios del fiscal y el parangón del «maestro director de coches» con arquitectos e ingenieros	226
8. Las propuestas de Bachiller para las ordenanzas del gremio mexicano de carroceros.....	237
9. El parecer del Real Acuerdo: «que se devuelvan las ordenanzas a los carroceros y se reformen y mejoren».....	240

ÍNDICE

CAPÍTULO VII. LA PROPUESTA DE ORDENANZAS DE 1807, EL OCASO DEL GREMIO Y EL TRIUNFO DEL COCHE NEOCLÁSICO AL FINAL DEL VIRREINATO	245
1. El proyecto de ordenanzas de Joaquín de Castro de 1807: el último retrato del gremio	245
2. Del taller a la fábrica: Joaquín de Castro, «carrocero virreinal», y «la casa de coches» de Manuel Tolsá	259
3. La extinción legal de los gremios en 1814	263
4. El bando del virrey Calleja y el padrón de coches de México de 1815	266
5. La generalización del coche público: las regulaciones de taxis de 1793 y 1802.....	278
6. Las comunicaciones entre ciudades: el arranque de la diligencia.....	286
7. El triunfo del Neoclasicismo: la definitiva implantación del modelo carro-cero inglés.....	291
CAPÍTULO VIII. LA EVOCADORA PROYECCIÓN DE LA CARRO-CERÍA VIRREINAL EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE: «SEÑORES Y SEÑORAS DE COCHE»	305
BIBLIOGRAFÍA	315
LÁMINAS	337

PRÓLOGO

Constituye para mí un honor y una satisfacción personal redactar el presente prólogo con objeto de anticipar al lector algunas de las características más destacadas tanto de su contenido como de la personalidad del autor. El profesor Álvaro Recio Mir es, hoy por hoy, uno de los más brillantes y emprendedores estudiosos y firmes valores del Departamento de Historia del Arte de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla. Su producción es amplísima y muy abierta en el espectro temático de sus investigaciones, que van desde el estudio de la retablistica sevillana y andaluza a la arquitectura rural de nuestra tierra y a diversos aspectos del arte suntuario en sus diversas manifestaciones.

El libro que hoy se presenta aborda el arte de la carrocería en Nueva España centrado en el gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche. Porque los carruajes merecieron siempre una atención muy particular por la Corona, tanto en lo relativo a los abusos suntuarios como a la moral de sus ocupantes y a la circulación vial en las calles, paseos y alamedas de las ciudades indianas.

*La monografía de Álvaro Recio Mir, que podemos tipificar claramente como de Historia del Arte, también —y eso considero que hay que destacarlo— es un libro de historia social y cultural del mundo hispánico, ya que efectivamente hubo una proclividad por parte de los criollos hacia el boato y la ostentación que se manifestó en los carruajes empleados en sus núcleos de residencia: coches, carrozas, forlones, estufas, literas o calesas. El carruaje formaba parte del mobiliario personal y familiar como un elemento más en el que podía proyectarse hacia el exterior la condición y el estatus social de sus propietarios. Ello tuvo una particular significación en esa especie de *Theatrum Mundi* que fue el siglo del Barroco, en el que lo que se era, tanto personal como familiarmente, había que exhibirlo para distinguirse de los demás. Como recientemente hemos puesto de manifiesto tanto Álvaro Recio Mir como yo en un ciclo celebrado en la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, la nobleza como grupo y los estratos superiores de la sociedad indiana arbitraron mecanismos sociales y culturales muy específicos para diferenciarse de la gente del común y proyectar al exterior su propio estatus nobiliario: indumentaria, heráldica, casas palaciegas, usos suntuarios y, naturalmente, los propios carruajes, que se exhibían tanto en la vida diaria como en las fiestas y celebraciones públicas de aquella cromática sociedad colonial. Muchos de ellos eran*

auténticos palacios rodantes, con riquísimas guarniciones, suntuosas telas de brocados, exornos de plata, planchas de carey o escudos en sus puertas. Esa es la realidad que pudo contemplar en 1626 el siempre crítico viajero británico Thomas Gage, que refirió: «Es refrán en el país que en México se hallan cuatro cosas hermosas, las mujeres, los vestidos, los caballos y las calles; podría añadirse la quinta, que serían los carruajes de la nobleza, que son mucho más espléndidos y costosos que los de la corte de Madrid y de todos los reinos de Europa, porque no se perdonan para enriquecerlos ni el oro, ni la plata, ni las piedras preciosas, ni el brocado, ni las exquisitas sedas de la China».

Ello fue tan llamativo y espectacular que la Corona tuvo, una y otra vez, que dictar pragmáticas con objeto de limitar estos excesos suntuarios. De hecho, estas normas no se cumplieron y tuvieron que ser reiteradas, signo evidente de que el carruaje formaba parte del mobiliario doméstico y urbano de la oligarquía colonial.

Tuve la oportunidad de abordar de forma incipiente por vez primera este tema en 1992 en mi estudio sobre el tráfico terrestre y la red vial en las Indias españolas, en un capítulo dedicado al tráfico urbano. Posteriormente también incidió en el tema el maestro de maestros: el profesor Guillermo Lohmann Villena en un estudio antológico sobre los carruajes en la ciudad de Lima. Y también Rafael Atienza, marqués de Salvatierra, en una aproximación al tema desde la perspectiva andaluza.

Sin embargo, el libro de Álvaro Recio Mir supera todos los estudios hasta el momento acometidos sobre la cuestión tanto por lo riguroso de sus fuentes, la variedad de sus repositorios, la belleza de sus ilustraciones y la sensibilidad con que ha sabido armonizar los aspectos artísticos con los sociales y culturales.

Tengo la seguridad de que es un acierto publicar esta obra por parte del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Diputación de Sevilla y la Universidad de Sevilla, ya que se va a convertir en una obra clásica y un estudio de referencia sobre el tema. La capacidad investigadora del autor, su solvencia científica y su sensibilidad artística han quedado más que suficientemente demostradas en estas páginas que he tenido el gusto y el honor de prologar.

Ramón María SERRERA
Catedrático de Historia de América
Universidad de Sevilla

PRESENTACIÓN

¿Qué Indias hay donde no hay coche?

LOPE DE VEGA

[El coche] es tema que interesa al estudio del urbanismo, de la artesanía, de la economía y de las mentalidades. Hay material para hacer un buen libro. Me alegraría que algún lector se animase a escribirlo.

Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ

La mañana del 8 de septiembre del año 2016, seis nuevos embajadores hacían entrega de sus cartas credenciales al rey de España. Ciertamente, se trataba de un sencillo acto administrativo que se repite conforme se van renovando las distintas legaciones diplomáticas, pero que es revestido de la máxima solemnidad al seguir pautas ceremoniales que se remontan al reinado de Carlos III.¹ En el madrileño Palacio de Santa Cruz, sede del Ministerio de Asuntos Exteriores, todo estaba dispuesto para llevar al Palacio Real, uno a uno, a los diplomáticos de Argentina, Azerbaiyán, Bolivia, Guatemala, Ucrania y Mongolia. El escuadrón de la Guardia Real y la escuadra de batidores de la Policía Municipal, ambos a caballo, estaban perfectamente formados; los lacayos, postillones y cocheros en sus puestos y llamativamente uniformados a la federica; los Cadillacs que conducirían a los secretarios preparados; el público curioso, expectante y sorprendido.

¹ Sobre esta llamativa ceremonia véase Galán Domingo, Eduardo. «La ceremonia de acreditación de embajadores», en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, pp. 392-394.

No obstante, en esa suerte de viaje en el tiempo, dos objetos acapararon todas las miradas: los coches de caballos de los embajadores. Se trataba de dos elegantes cupés decimonónicos, uno de la casa parisina Binder y otro del madrileño Gran Taller de Recoletos. Pero ambos poco significado tenían aisladamente ya que solo alcanzaron todo su sentido gracias a sus tiros de seis caballos, en señal de que conducían al representante de un Jefe de Estado; a los arneses que unían caballos y coches, cuyo impoluto cuero negro estaba reiteradamente tachonado con el escudo de la Casa Real de España; al posillón y al cochero que los conducían y a los tres lacayos de puerta que se agolpaban en el pulpillo y, cómo no, solo adquirieron sentido cuando sus ocupantes, el embajador y el diplomático español que lo acompañaba, entraron en ellos y la comitiva se puso cadenciosamente en marcha.

Verdaderamente, si tal conjunto de coche, caballos, arnés, servidores y ocupantes tuvo algún sentido fue en movimiento. De este modo, el repicar de los cascos de los animales sobre el granito madrileño, el chirrido de las yantas al girar, las órdenes de los cocheros a las bestias y hasta su relinchar convirtieron la solemne ceremonia en un espectáculo tremendamente sensorial. El trayecto era breve, desde el ministerio la comitiva cruzó la Plaza Mayor y enfiló la calle homónima, hasta la de Bailén, donde se alza el Palacio Real. Allí, la banda de la Guarda Real acompañaba musicalmente el momento culminante del trayecto, que sin duda fue cuando la comitiva cruzó pausada y solemne el sobrecogedor Patio de la Armería, hasta perderse en el interior de palacio, al pie de cuya escalera de aparato se apearon los diplomáticos para presentar sus cartas a Felipe VI. (*Láminas 1 y 2 del cuadernillo final*)

El coche de caballos, como indicamos, es sin duda la pieza clave sobre la que pivota toda esta ceremonia de Estado que apresuradamente hemos descrito y que se repite cada vez que se acreditan nuevos embajadores. Además de su evidente sentido histórico y artístico, al emplearse precisamente con tal motivo muestra también todo el inmenso sentido político del carruaje. A pesar de lo recortado que está el ceremonial respecto de sus orígenes en el siglo XVIII o incluso si lo comparamos con el de la época de Alfonso XIII o la del propio Juan Carlos I,² el mantenimiento del carruaje en ella proclama la fundamentación histórica de la Monarquía española, encarnada en el Rey, del que la vigente Constitución de 1978 indica que es símbolo y permanencia del Estado, especificando que una de sus funciones es, como señala el artícu-

² Véase la nota anterior.

lo 63.1, acreditar a los embajadores, apostillando a ello que «los representantes extranjeros en España están acreditados ante él».

Esta ceremonia y estos coches también son evocación del legado cultural del Mundo Hispánico. Quizá no fueran conscientes de ello, pero los embajadores de Argentina, Bolivia y Guatemala al entrar en sus coches se integraban en ese ámbito cultural e histórico que nos parece particularmente interesante en el último caso, ya que la capitanía general de Guatemala fue parte del virreinato de Nueva España, que será el asunto que nos ocupará en adelante.

Aunque en principio pueda parecer lo contrario, la cuestión que a partir de ahora analizaremos, la evolución de la carrocería novohispana, tiene muchísimo que ver con la ceremonia referida. Las citas de Lope de Vega y de Domínguez Ortiz con las que abrimos este libro,³ y que de alguna manera lo han inspirado, prueban la enorme trascendencia de los coches de caballos durante el Antiguo Régimen, tanto en España como en los virreinos americanos, y la poliédrica significación histórica, política, social y artística que tuvieron, cuestiones de las que nos ocuparemos en adelante. Pero quizá el hecho más fascinante es que lo que vamos a estudiar y que ocurrió en un pasado aparentemente desaparecido se proyecta sobre nuestro presente y mantiene, al menos en parte, su vigencia.

En efecto, los viejos coches de caballos se siguen empleando en las más solemnes celebraciones de Estado de las monarquías de Europa y aún en algunas repúblicas. Ejemplo significativo al respecto es el Reino Unido, que los emplea con gran frecuencia, de lo que fue buena prueba la *carriage parade* de las celebraciones del *Diamond Jubilee* de Isabel II, que en el año 2012 celebró sus sesenta años en el trono de San Eduardo. También juegan un papel esencial los carruajes en la solemnísimas apertura anual del parlamento de Westminster, símbolo supremo de las actuales democracias parlamentarias. De igual modo, todos los años se celebra una colorista fiesta en torno a la suntuosa carroza del alcalde de Londres.⁴ (*Figura 1*)

³ La primera cita, de la comedia *Guárdate del agua mansa* de Lope de Vega, la tomamos de López Álvarez, Alejandro. «Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700», en Enrique García Santo-Tomás (ed.), *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, Madrid, Iberoamericana, 2009, pp. 269-291, véase en concreto la 269, y la segunda de Domínguez Ortiz, Antonio. «Los primeros coches de caballos en España», *Historia 16* (Madrid), 95 (1984), pp. 35-40, véase en concreto la 35.

⁴ Con motivo de la exitosa restauración de esta última en el año 2009 se celebró en el Museo de Londres, donde se conserva tan extraordinario carruaje, el congreso internacional *Pomp and power. Carriages as status symbols*.



FIGURA 1. *Carroza del alcalde de Londres.*

Ejemplos similares a los del Reino Unido podríamos referir en relación a las monarquías de Holanda, Suecia o de los demás reinos del continente e incluso cabría aludir a algún caso republicano, como ocurrió en la visita de Estado que la reina de Inglaterra giró a Portugal en 1957, cuando, al emplear un carruaje la soberana, se puso vivamente en evidencia el enorme carácter evocador de las pasadas glorias imperiales que siguen manteniendo los coches.

Pero es más, no se trata solo de un hecho de nuestro ámbito cultural inmediato. El 19 de noviembre del año 2013 Carolina Kennedy empleó en Tokio un coche, en este caso se trataba de un landó, en una ceremonia similar a la madrileña referida, en la que la hija del presidente asesinado en Dallas cincuenta años antes hacía entrega de sus cartas credenciales al emperador Akihito de Japón, como embajadora de los Estados Unidos de América por designación del presidente Barack Obama. La imagen dio de inmediato la vuelta al mundo, ya que su protagonista la compartió en su cuenta de la

red social Twitter. Sin duda, la nueva embajadora entendió a la perfección todo el simbolismo de la ceremonia y, seguramente, del empleo en ella del coche. (Figura 2)



FIGURA 2. *Carolina Kennedy en la ceremonia de entrega de cartas credenciales al emperador de Japón.*

De igual modo, la permanente vigencia del carruaje se muestra en la continuidad de sus modalidades deportivas y festivas. En este último sentido la feria de Abril de Sevilla es ejemplo maravilloso, como ya señalaba Luis Soler:

no hay enganches como los sevillanos, no hay caballos como los de Jerez. Ni marco más suntuoso, más lleno de color para envolverlos ni plataforma más adecuada para lucirlos y ponerlos en valor, que esa feria sevillana del mes de abril. Feria de Abril maravillosa, siempre igual, como si la vida se hubiese parado en ella.⁵ (*Láminas 3 y 4 del cuadernillo final*)

⁵ Soler, Luis. *Historia del coche*, Madrid, Cigüeña, 1952, p. 153.

Ello también nos ha servido de inspiración a la hora de redactar este libro que, hemos de advertirlo de entrada, es más una arriesgada apuesta personal que una obra definitiva. Realmente, todavía estamos lejos de un conocimiento cabal de lo que supuso el coche en la sociedad novohispana virreinal. Pese a las abundantes referencias literarias e iconográficas con las que contamos al respecto, no ha sido un asunto que haya interesado particularmente ni a la Historia ni a la Historia del Arte. En el mejor de los casos, hasta ahora, se ha tratado solo de una manera tangencial y casi nunca tomando el carruaje como objeto nuclear de las investigaciones. No obstante, los estudios que tradicionalmente se han llevado a cabo en Inglaterra y en Centroeuropa sobre la carrocería y el reciente interés que por el ámbito de la corte ha mostrado la historiografía hispánica, no han hecho más que poner en evidencia el clamoroso olvido que supone desatender este esencial y complejo campo investigador histórico-artístico.

Al emprender esta primera monografía sobre el coche en Nueva España, no queremos dejar de insistir en que se trata de un asunto del que aún queda mucho por investigar, así como del carácter provisional de nuestro esfuerzo. En cualquier caso, esta historia girará en torno al gremio de la ciudad de México, del que conocemos cuatro ordenanzas en solo un siglo. Sin duda, la cuestión gremial es un inmejorable punto de partida para el estudio del carruaje novohispano, al igual que hacerlo de su capital, México, que llegó a ser uno de los grandes centros carroceros no solo de América, sino de todo el Mundo Hispánico, por su fabulosa proyección en el enorme virreinato.

Verdaderamente, resulta excepcional el conocimiento de hasta cuatro normas gremiales en apenas un siglo, lo que nos permite tener un conocimiento muy apurado de la evolución de la profesión carrocera en la capital novohispana. No cabe duda de que otras fuentes con las que contamos, como las aludidas referencias literarias e iconográficas, así como el puñado de obras conservadas y el propio conocimiento de la carrocería española, algo más estudiada que la americana, nos permitirán realizar esta singladura con una cierta seguridad, en la cual, a partir de las ordenanzas mencionadas, haremos un primer abordaje de la evolución de la carrocería en Nueva España.

Esperamos que en un futuro —ojalá que próximo— la aparición y el análisis de nuevas fuentes y, por supuesto, de nuevas obras, nos permitan ir aquilatando la enorme trascendencia que, por lo que hasta ahora sabemos, tuvo el coche en América y que llevó a decir a Lope de Vega que no cabía

imaginar el Nuevo Mundo sin estos objetos de tanta trascendencia histórica y artística.

Antes de emprender la tarea que nos hemos propuesto, nos gustaría agradecer su colaboración al respecto a aquellas personas que nos han ayudado en la misma. En primer lugar a Alejandro López Álvarez, que también ha inspirado esta obra y cuya producción científica sobre el coche en España ha resultado esencial para entenderlo en Nueva España. Aparte de los conocimientos, hemos de agradecerle sus orientaciones, sugerencias y ánimos constantes que tanto han ayudado a llevar este libro a buen puerto. Su concienzuda lectura del primer manuscrito del mismo mejoró, sin duda, su resultado final. Al igual que las sugerencias aportadas por nuestros colegas Pablo J. Pomar Rodil, Ismael Jiménez Jiménez, Alejandro Wang Romero y Pedro Martínez Lara.

No queremos tampoco dejar de agradecer las facilidades siempre prestadas para estudiar los coches de la colección del Museo de Guadalupe, Zacatecas, a su directora, Rosa Franco, y a su subdirectora, Violeta Tavizón, así como a la investigadora Consuelo Maquívar, que nos puso en contacto con ellas y que siempre nos animó a investigar al respecto.

De igual modo, queremos mostrar nuestra gratitud sincera al personal de los archivos en donde hemos recabado la mayoría de la documentación que aportamos, fundamentalmente el General de la Nación y el Histórico del Distrito Federal, así como los demás, tanto en México como en España, y que quedan referidos en las notas de este texto.

También merecen nuestro reconocimiento aquellos que han colaborado en el aparato gráfico de este libro, fuente fundamental para estudiar un mundo del que quedan poco más que los reflejos que aquí recogemos. En tal sentido queremos hacer mención especial al Patrimonio Nacional de España, así como al resto de instituciones que custodian las obras en este libro reproducidas. No podemos olvidar tampoco a los coleccionistas privados que nos han permitido mostrar sus tesoros.

Lógicamente, tengo que manifestar mi mayor agradecimiento al jurado que tuvo a bien conceder a esta investigación el premio Nuestra América, en su convocatoria del año 2017, presidido por la diputada provincial de Cultura y Ciudadanía de la Diputación Provincial de Sevilla, Rocío Sutil, y formado por los profesores de la Universidad de Sevilla Alfonso García Morales, María Eugenia Petit-Breuilh y Rocío Delibes; por la investigadora de Consejo Superior de Investigaciones Científicas María Luisa Laviana y por la jefa

del servicio de archivo y publicaciones de la Diputación de Sevilla Carmen Barriga. Ese agradecimiento he de hacerlo extensivo a las tres referidas instituciones, Diputación de Sevilla, Universidad de Sevilla y Consejo Superior de Investigaciones Científicas; en particular, al personal de esta última que se ha ocupado de la edición del libro, sobre todo a nuestro interlocutor, José Manuel Prieto Bernabé y a Enrique Barba Gómez.

Igualmente agradecido estoy a Ramón María Serrera, pionero en el estudio de la carrocería en el virreinato de Nueva España y que fue mi profesor en la asignatura Introducción a la Historia de América en el curso 1987-1988, por aceptar mi ofrecimiento de realizar el prólogo de este libro. De igual modo, le muestro mi gratitud por sus recomendaciones y ánimos para que siga investigando sobre este asunto.

Por último, escribir un libro sobre México me obliga también a mostrar mi deuda de gratitud con todos aquellos que me enseñaron la inconmensurable riqueza de la gran nación que fue el corazón del virreinato de Nueva España durante tres siglos. Profesores, colegas, amigos, alumnos y todos aquellos que con sus enseñanzas, sugerencias y apreciaciones también han colaborado en esta labor tampoco pueden ser olvidados en esta presentación. A todos, gracias de corazón.

CAPÍTULO I

EL COCHE COMO ASUNTO DIGNO DE ANÁLISIS HISTÓRICO Y ARTÍSTICO

Los coches de caballos surgieron al final de la Edad Media, al parecer en Hungría, señalándose al respecto que su propia denominación procede de la localidad magiar de Kocsi, en la que se dice que nacieron. En cualquier caso, se generalizaron en las refinadas cortes italianas del *Cinquecento*, desde donde se difundieron por la Europa del Renacimiento. En el siglo XVII Francia tomó el liderazgo de la manufactura carrocera a partir del reinado del Rey Sol, primacía gala que se mantuvo hasta bien avanzado el siglo XVIII, de lo que son prueba sumamente expresiva los maravillosos grabados de *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert, cuyas voces *menuisier en voiture* y *sellier-carrossier* muestran el superlativo esplendor artístico que alcanzó el modelo carrocerero Barroco. A finales de dicha centuria fue Inglaterra la que tomó el liderazgo de la carrocería mundial, gracias a innovadores avances técnicos vinculados a su pionera Revolución Industrial, que produjeron coches más rápidos, seguros y confortables y de claro signo neoclásico, como prueba *A treatise on carriages* de William Felton. Los sobrios y elegantes modelos ingleses se multiplicaron en numerosísimas tipologías y se difundieron por doquier a lo largo del siglo XIX, verdadera edad de oro del coche que se prolongó hasta que a principios de la siguiente centuria, muy poco después de la I Guerra Mundial, el nuevo y veloz automóvil con motor de explosión desbancó de forma estrepitosa y casi definitiva a los viejos coches, convirtiéndolos desde entonces en nostálgicos objetos del pasado.¹

¹ Sobre la historia general de la carrocería véanse, entre otros, Wackernagel, Rudolf H. *Der französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte der repräsentativen Zeremonienswagen*, Berlin, Neue Münchner Beiträge zur Kunstgeschichte, 1964; Tarr, László. *The history of the carriage*, Londres, Vision, 1969; Piggott, Stuart. *Wagon, chariot and carriage. Symbol and status in the history of transport*, Londres, Thames and Hudson, 1992; Roche, Daniel (dir.). *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle*, París, Art Équestre de Versailles, 2000; Wackernagel, Rudolf H. (coord.). *Staats-und galawagen der*

En tal evolución, aquí apenas esbozada rapidísimamente, el siglo XVIII supuso la definitiva expansión mundial de la carrocería. La enorme influencia de Francia e Inglaterra y el surgimiento de sus respectivos imperios coloniales, ya para entonces de escala verdaderamente planetaria, permitieron que los carruajes en ellas contruidos ruaran sobre toda la faz de la tierra. No obstante, como seguro precedente de tal realidad, hay que referir el papel que jugó el Mundo Hispánico en esa evolución. Apenas nada se sabía hasta ahora al respecto, aunque se hubiese apuntado ya la importancia que jugaron los caballos españoles en los tiros de los carruajes.² Sin embargo, todo hace suponer que la Corona de Castilla debió de ser pionera en la universalización de los carruajes, al difundirlos tempranamente hasta los más remotos confines de los virreinos americanos, a la vez que tal fenómeno se producía en Europa. Incluso, algunas ciudades americanas se adelantaron a las españolas y europeas en la manufactura de coches. Prueba de ello fue la creación del gremio de carroceros de México en 1706, cuando también se aprobaron sus primeras ordenanzas. A ello hay que sumar la importantísima presencia del virreinato novohispano en los confines australes de las islas Filipinas, lo que permite intuir no solo la proyección de su carrocería en las antípodas mismas de España, sino el establecimiento de singulares relaciones, influencias y conexiones al respecto entre Asia, América y Europa, aún por investigar.³

Las fuentes insisten en que los coches abundaron desde un primer momento en la América virreinal, como prueba la ya referida pregunta plateada en la comedia *Guárdate del agua mansa*, de Lope de Vega: «¿Qué Indias hay

Wittelsbacher. Kutschen, schlitten und sänften aus dem Marstallmuseum Schlos Nymphenburg Wittelsbach state and ceremonial carriages. Coaches, sledges and sedan chairs in the Marstallmuseum Schlos Nymphenburg, 2 vols., Stuttgart Arnoldsche, 2002; Furger, Andres. *Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts*, 2 vols., Hildesheim, Georg Olms Verlag, 2003 y 2004; López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid, Polifemo, 2007; Galán Domingo, Eduardo (coord.). *Historia del carruaje en España...*, *op. cit.*, y Furguer, Andres. *Driving The Horse, the Man and the Carriage from 1700 up to the Present Day*, Hildesheim, Georg Olms Verlag, 2009. En las siguientes notas de este trabajo ofreceremos otras referencias bibliográficas al respecto, todas ellas recogida en la bibliografía final.

² Furger, Andres. *Driving The Horse, the Man and the Carriage...*, *op. cit.*, pp. 145-147.

³ Sobre los coches en Filipinas véanse Recio Mir, Álvaro. «Ostentación lucimiento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII», *Laboratorio de arte* (Sevilla), 24 (2014), pp. 185-200; y Recio Mir, Álvaro. «Caballos, sillas de manos y coches en Filipinas: los vehículos representativos en las entradas arzobispales en Manila como símbolos de estatus», en S. Bernabéu Albert; C. Mena García y E. J. Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016, pp. 517-535.

donde no hay coche?». Es más, dichas fuentes claramente indican un generalizado empleo de la carrocería, quizá con más fruición aún que en la propia metrópoli. Pese a ello, hasta ahora ha sido una cuestión apenas estudiada por la historiografía en general y por la americanista en particular.

En relación con la manufactura de los coches en el Mundo Hispánico, señalaba Eduardo Galán Domingo hace poco más de una década que la historia y la fabricación de carruajes en España es todavía un capítulo prácticamente inexplorado por la investigación, por lo que apenas cabe plantear un panorama muy general y solo con particular incidencia en el caso madrileño, donde la presencia de la Corte propició el desarrollo de esta complejísima actividad artística. A pesar de tales limitaciones, dicho autor realizó un interesante panorama de la construcción de coches en la capital de España durante los siglos XVIII y XIX, el cual será de gran utilidad a nuestros intereses novohispanos.⁴

Por fortuna, en los últimos años han aparecido dos importantes monografías sobre la carrocería española: la obra colectiva *Historia del carruaje en España*, coordinada precisamente por Galán Domingo, y la de Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de manos, 1550-1700*,⁵ que se han convertido en verdaderos referentes de cualquier estudio sobre la carrocería hispánica que se quiera acometer y que además han introducido la historiografía española en este ámbito del que hasta ahora solo se ocupaban las de lengua alemana, inglesa, francesa e italiana.⁶

A ello aún hay que sumar algunos estudios que han profundizado en la específica cuestión de la construcción de carruajes. Así, contamos con interesantes referencias al respecto de Madrid y de otras ciudades de España. De la capital de España conocemos las ordenanzas del gremio de maestros de hacer coches aprobadas en 1666 y reformadas en 1692, que son las más antiguas conocidas de la monarquía.⁷ De igual manera, también se han publi-

⁴ Galán Domingo, Eduardo. «El carruaje ceremonial y ciudadano en España: de 1700 al triunfo del automóvil», en E. Galán Domingo (coord.). *Historia del carruaje...*, *op. cit.*, pp. 240-267, véanse particularmente las pp. 256-266.

⁵ Galán Domingo, Eduardo (coord.). *Historia del carruaje...*, *op. cit.*, y López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias...*, *op. cit.*

⁶ En este último sentido remitimos, además de a la bibliografía citada en la nota 1 de este capítulo, a *Carrozze regali. Cortei di gala di papi, principi e re*, Turín, Silvana Editoriale, 2013, que ha supuesto un importante salto cualitativo en los estudios de la carrocería y que ha ubicado a la historiografía italiana a la cabeza de Europa al respecto.

⁷ Capella Martínez, Miguel. *La industria en Madrid. Ensayo histórico crítico de la fabricación y las artesanas madrileñas*, 2 vols., Madrid, Cámara Oficial de la Industria, 1963, vol. 1.º, p. 311, y López

cado las ordenanzas del gremio de Valencia, que se fechan en 1753.⁸ Por último, de la ciudad de Sevilla se han analizado la propuesta de ordenanzas de 1698 y la consecución del gremio en 1703, el cual siguió a partir de entonces las referidas normas madrileñas.⁹

Por lo que se refiere a los coches en Nueva España, que en adelante serán el centro de nuestros intereses, cabe empezar señalando que el único estudio que aborda la cuestión de forma genérica en todo el ámbito virreinal americano es el de Ramón María Serrera, que dedica a este asunto parte de su importante *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*.¹⁰ Por su parte, de la trascendental cuestión del coche en el marco de las dos cortes virreinales, a finales del siglo XVI y durante el XVII, se ocupa un interesante artículo de López Álvarez.¹¹ Incluso, contamos con alguna otra bibliografía de fechas mucho más tempranas, como el capítulo que le dedicó Manuel Romero de Terreros al asunto en su monografía sobre las artes industriales novohispanas.¹² A ello hay que sumar el librito de Francisco Javier Hernández *Carruajes, sillas, jaeces*¹³ y el número monográfico de la revista *Artes en México* de Marita Martínez del Río, «El transporte en la historia de México», tan divulgativo como interesante.¹⁴

También contamos con estudios específicos sobre otra cuestión que ahora nos interesa particularmente: la construcción de coches en la propia ciudad de México. Así, en 1920 se publicaron las primeras ordenanzas de su

Castán, Ángel. «La construcción de carruajes y el gremio de hacer coches de la Corte durante el siglo XVIII», *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar* (Zaragoza), 23 (1986), pp. 96-115.

⁸ Rodrigo Zarzosa, Carmen. *Carruajes del palacio de los marqueses de Dos Aguas. Museo Nacional de Cerámica. Catálogo*, Valencia, Ministerio de Cultura, 1991, pp. 129-134.

⁹ Recio Mir, Álvaro. «La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales», en *Congreso internacional Andalucía barroca. I. Arte, arquitectura y urbanismo. Actas*, Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 2008-2009, pp. 405-416.

¹⁰ Serrera, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Dirección General de Tráfico, 1993.

¹¹ López Álvarez, Alejandro. «Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal...», *op. cit.*

¹² Romero de Terreros, Manuel. *Las artes industriales en la Nueva España*, México, Librería de Pedro Robredo, 1923, pp. 77-85.

¹³ Hernández, Francisco Javier. *Carruajes, sillas, jaeces*, México, Ediciones de Arte, 1948.

¹⁴ Martínez del Río de Redo, Marita. «El transporte en la historia de México», *Artes en México* (México), 197 (1960). Alguna referencia a coches se hace también en Gutiérrez Álvarez, Secundino José. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*, Madrid, Mapfre, 1993; Calvo, Thomas. *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1997; y Jáuregui, Luis. *Los transportes, siglos XVI al XX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.

gremio de carroceros, que datan de 1706 y fueron recogidas por Francisco del Barrio Lorenzot en el siglo XVIII.¹⁵ En 1960 Francisco Santiago Cruz volvía a aludir a ellas en su clásico libro sobre los gremios virreinales.¹⁶ Por otra parte, en fechas mucho más recientes se ha hecho un análisis de derecho comparado de estas mismas ordenanzas, a lo que cabe añadir la publicación de las segundas de 1773, reformadas ligerísimamente en 1785, y aún de las terceras de 1799.¹⁷

De igual modo, las publicaciones sobre los gremios en Nueva España nos han sido de un especial interés, ya que en adelante el de carroceros de la capital mexicana será nuestro protagonista. En tal sentido hay que empezar refiriendo el clásico de Manuel Carrera Stampa *Los gremios mexicanos*, que a pesar de ser publicado en 1954 sigue siendo el más completo análisis del asunto.¹⁸ Aparte de otras publicaciones, como la ya referida de Santiago Cruz, hay que mencionar, de fechas mucho más recientes, diversos análisis de los gremios al final del virreinato, como los de González Angulo Aguirre, Castro Gutiérrez, Bracho, Miño Grijalva o Pérez Toledo, donde se dan interesantes referencias al gremio de carroceros de México, en particular, y se contextualiza detalladamente el proceso que en esta ocasión tratamos para un caso concreto.¹⁹

Alguna referencia más tenemos aún de otros ámbitos americanos, como de la ciudad de Buenos Aires o, sobre todo, de la otra gran capital virreinal,

¹⁵ Barrio Lorenzot, Francisco del. *Ordenanzas de gremios de la Nueva España*, México, Secretaría de gobernación, 1920, pp. 88-92.

¹⁶ Santiago Cruz, Francisco. *Las artes y los gremios en la Nueva España*, México, Jus, 1969, pp. 115-119.

¹⁷ Véanse Recio Mir, Álvaro. «Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social: los primeros coches novohispanos y las ordenanzas del gremio de carroceros de la ciudad de México de 1706», *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* (México), 101 (2012), pp. 13-38; Recio Mir, Álvaro. «Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la ciudad de México», *Historias* (México), 81 (2012), pp. 17-34; y Recio Mir, Álvaro. «La carrocería novohispana al final del virreinato: el pleito múltiple del gremio de la ciudad de México de 1799», *Atrio* (Sevilla), 21 (2015), pp. 108-121.

¹⁸ Carrera Stampa, Manuel. *Los gremios mexicanos. La organización gremial en Nueva España 1521-1861*, México, Cámara Nacional de la Industria de Transformación, 1954.

¹⁹ González Angulo Aguirre, Jorge. *Artesanado y ciudad a finales del siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983; Castro Gutiérrez, Felipe. *La extinción de la artesanía gremial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986; Bracho, Julio. *De los gremios al sindicalismo: genealogía corporativa*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990; Miño Grijalva, Manuel. *La protoindustria colonial hispanoamericana*, México, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, 1993; y Pérez Toledo, Sonia. *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*, México, Universidad Autónoma de México-El Colegio de México, 1996.

Lima, lo que también nos será de utilidad en adelante para poder compararlo con lo ocurrido en el caso mexicano.²⁰

Todo lo anterior es lo publicado de la América virreinal, ello y no pocas alusiones, citas y referencias a la cuestión aparecidas en otros muchos estudios de ámbito más general, a los que también aludiremos en adelante. Sin duda, se trata de un importante punto de partida. No obstante, es nuestra intención en esta ocasión dar un paso más, de forma que entenderemos el coche no solo como objeto digno de análisis histórico, sino también como obra de arte de primer orden, en cuya materialización confluyeron muy diversas especialidades creativas, ya que a las específicamente carroceras, pronto se sumaron otras como la escultura, la pintura, la platería, los tejidos, la tapicería, el bordado, el cordobán y aún otras actividades artísticas.²¹ Precisamente así, como obra de arte total y mayor, fue comprendido el coche por sus propios protagonistas durante la Ilustración, como veremos más adelante.

Es obligado en tal sentido volver a referir las palabras del profesor Domínguez Ortiz que de manera pionera en España, hace ya más de treinta años, señaló que el coche es un asunto que interesa tanto al urbanismo, como al arte, la economía y las mentalidades. Basándonos en tal afirmación y con abundante material inédito es nuestra intención en adelante analizar la evolución de la carrocería virreinal novohispana. De las variadas líneas de investigación que se pueden plantear en relación al coche novohispano solo aludiremos en esta ocasión a algunas, ya que en modo alguno podemos agotar el asunto en este trabajo. Así, por ejemplo y aunque apenas nos vayamos a ocupar de ello, no podemos dejar de referir la cuestión zoológica,

²⁰ Sobre Argentina véanse Sánchez Zinny, E. F. *Catálogo del Museo Colonial e Histórico de Luján*, Buenos Aires, Museo Colonial e Histórico de Luján, 1934, pp. 99-134; y, sobre todo, Torre Revello, José. «Los coches en el Buenos Aires antiguo», *Historia* (Buenos Aires), 3 (1956), pp. 161-166. Sobre Perú remitimos al esencial Lohmann Villena, Guillermo. «De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación», *Revista del Archivo General de la Nación* (Lima), 14 (1996), pp. 111-157; y a Recio Mir, Álvaro. «La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778», *Laboratorio de arte* (Sevilla), 25 (2013), pp. 515-531.

²¹ Véase al respecto Recio Mir, Álvaro. «La construcción de coches en la Sevilla barroca...», *op. cit.*; Recio Mir, Álvaro. «Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata: carácter suntuario de los carruajes barrocos en España y Nueva España», en J. H. Rodas Estrada; N. Salazar Simarrio y J. Paniagua Pérez (coords.). *El tesoro del lugar florido. Estudios sobre la plata iberoamericana. Siglos XVII-XIX*, León, El Forastero, 2017, pp. 545-565; y Recio Mir, Álvaro. «¿Qué Indias hay donde no hay coche? Notas sobre el carruaje como objeto de análisis histórico y artístico en España y América», *Laboratorio de arte* (Sevilla), en prensa.

ya que ningún sentido habrían tenido los coches sin los animales que tiraron de ellos.²²

Por otra parte, la generalización del uso del coche tuvo enormes repercusiones tanto en el ámbito del urbanismo Barroco como en la propia arquitectura. En efecto, no cabe entender la ciudad de los siglos XVII y sobre todo XVIII sin atender a la circulación de los carruajes. Sus calles, plazas y paseos no solo hubieron de adaptarse a este nuevo objeto cultural, sino que se convirtieron en su principal escaparate, de lo cual veremos diversos y expresivos ejemplos en adelante. De igual modo, la arquitectura de casas y palacios se vio alterada para que en ella pudieran entrar, maniobrar y ser guardados estos aparatosos armatostes, de manera que junto a sus tradicionales caballerizas se hubieron de habilitar nuevas cocheras.

En otro orden de cosas y aunque apenas abordemos en esta ocasión la conservación de los coches, no queremos dejar de recordar la importancia fundamental que tiene el estudio de la historia de la carrocería para la preservación de los poquísimos carruajes que han llegado a nuestros días, que sin duda son obras de arte de muy compleja conservación y exhibición.²³ Es obligado al respecto referir la colección del museo de Guadalupe, en Zacatecas, a lo que aún habría que sumar otros coches repartidos por el país, tanto en otros museos como, sobre todo, en colecciones particulares y que habrá que ir poco a poco localizando y analizando. Relacionado con ello, hay que mencionar que los coches han desaparecido en su práctica totalidad, por ello, junto a las fuentes documentales referidas, emplearemos otras, particularmente las literarias y las iconográficas, que nos ayudarán a reconstruir esta realidad, que si bien fue opulentísima en su momento, apenas ha dejado huella material en el presente.

²² En tal cuestión se insiste en Piggott, Stuart. *Wagon, chariot and carriages...*, *op. cit.*, pp. 38 y ss.; y en Furger, Andres. *Driving The Horse, the Man and the Carriage ...*, *op. cit.* En relación con ello merece la pena recordar las palabras de Fernando Savater afirmando que «sin caballos, no hay historia humana», Savater, Fernando. «Los hijos de Quirón», en *Las mejores historias sobre caballos*, Madrid, Siruela, 2000, pp. 9-11.

²³ En tal sentido son de utilidad Sánchez González, Elena, y Maire Dorado, Lucio. «La restauración de carruajes»; Sánchez González, Elena. «La restauración-conservación museística», y Maire Dorado, Lucio. «Restauración integral de carruajes con técnicas tradicionales», todos en E. Galán Domingo (coord.). *Historia del carruaje...*, *op. cit.*, pp. 400 y 401; 401-403 y 403-405, respectivamente. Véanse también Nockolds, Harold (ed.). *The coachmakers. A history of worshipful company of coachmakers and coach harness makers 1677-1977*, Londres, J. A. Allen, 1977, pp. 177-187; y Bessone, Silvana; Cabrita, Cristina y Abreu, Alda. *O coche dos Oceanos. Conservação e restauro*, Lisboa, Fundación Ricardo do Espírito Santo Silva, 1998.

Centrándonos en la evolución de la manufactura de estos carruajes, que será la gran protagonista de esta obra, hay que señalar que no se convirtió en un verdadero oficio hasta principios del siglo XVIII, cuando surgió el gremio de carroceros, al desgajarse estos profesionales del gremio de carpinteros, al que habían pertenecido hasta entonces. No obstante, contamos con importantes antecedentes desde la propia conquista de Tenochtitlán, casi dos siglos antes. Las ordenanzas gremiales, las ya aludidas y otras a las que nos referiremos en esta ocasión por vez primera, serán nuestra fuente fundamental para el conocimiento del oficio de carroceros y para analizar la evolución de la fabricación de estos complejos artefactos artísticos. Así, lo que más nos interesa de tales ordenanzas son las referencias a técnicas y materiales, al igual que los aspectos de la profesión que se regulan, habituales por otra parte en el sistema de producción gremial de origen medieval en el que se incardinó la construcción de carruajes. Constantes son las alusiones a rivalidades profesionales, a la formación de los carroceros, su financiación y otros muchos aspectos que nos ayudan a reconstruir, al menos en parte, el universo del coche novohispano.

Hay que reconocer que si bien las ordenanzas son fuente fundamental para conocer una profesión, no son la única. En México, por lo que se refiere a los carroceros, si bien conocemos sus ordenanzas, carecemos de otras fuentes que serían complementarias, como las propias actas del gremio, en el caso de que las hubiera; su contabilidad; referencias a exámenes; libros, documentos y otros papeles sobre la corporación —algunos incluso referidos en las propias ordenanzas— y de los que nada sabemos. No obstante, con la documentación con la que contamos estamos en condiciones de trazar una primera aproximación, siempre provisional, de la historia de esta profesión y de la carrocería novohispana virreinal.

Sin embargo, los carruajes atesoraron muy diversos valores que fueron más allá de su propia materialidad, a pesar de ser ella importantísima. Como iremos viendo en las páginas que siguen, los coches se convirtieron en privilegiados símbolos de un estatus social superior. De este modo, cabe decir que en la Edad Moderna el coche jugó un papel similar al caballo en el medievo y al automóvil en nuestros días. Agudísimas han sido al respecto las palabras de López Álvarez, el cual ha señalado que hasta el momento la historiografía española había tratado el coche muy escasamente, de manera solo erudita y como mera anécdota histórica. Por el contrario, dicho historiador ha otorgado al asunto plena dignidad historiográfica —histórica siempre la tuvo—,

demostrando que el coche fue un medio esencial de articulación del poder en el Antiguo Régimen y símbolo máximo de la sociedad cortesana moderna. A partir de un amplio estudio interdisciplinar, ha puesto en evidencia la polisémica significación del coche, el cual desbancó al caballo como medio de transporte y, sobre todo, como símbolo social. El coche protagonizó las fiestas del Barroco, inundó las ciudades y se convirtió en una verdadera obsesión social, en un fetiche de prestigio que evidenciaba el rango estamental de su propietario. La literatura, la legislación, la arquitectura, el urbanismo y todas las artes en general se hicieron eco de este elemento extraordinario, que ha sido por él estudiado de forma transversal e innovadora en la corte de los Austrias y que nos servirá de modelo para comprender la complejísima realidad histórica de la capital de Nueva España.²⁴

De este modo, la repercusión del carruaje en la sociedad novohispana será uno de nuestros máximos intereses en adelante. La emulación de la clase dirigente del virreinato respecto de la metropolitana o de la mesocracia novohispana respecto al ápice de su propia sociedad son cuestiones fundamentales para comprender el desarrollo del carruaje, de igual manera que sin este es imposible comprender un medio social obsesionado, como veremos, por los coches.

Pero junto con su carácter de objeto digno de análisis histórico, no queremos dejar de insistir en que el coche también es materia digna de análisis artístico. El patriarca y modelo de los modernos estudios sobre la carrocería, Rudolf H. Wackernagel, demostró con extraordinaria clarividencia que la historia del carruaje es una especialidad de la historia del arte. Surgida como tal hace apenas medio siglo fuera de nuestras fronteras, solo un estudio interdisciplinar puede dar sentido al carruaje vinculándolo a las distintas esferas del poder, de las cortes, de las artes y de la sociedad estamental del Antiguo Régimen. El propio debate artístico que el coche suscitó en su época no hace más que poner en evidencia el enorme calado de la cuestión que abordamos en esta ocasión y su sentido plenamente histórico-artístico.²⁵

Recogiendo los postulados de Wackernagel, López Álvarez ha señalado las pautas a seguir en el análisis de los coches como capítulo fundamental del

²⁴ López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias...*, *op. cit.* Aparte de esta obra, sin duda fundamental, también haremos referencia en adelante a otras muchas de este mismo autor y que se han convertido ya en modelo metodológico para el estudio del carruaje.

²⁵ Además de a Wackernagel, Rudolf H. *Der französische Krönungswagen von 1696-1825...*, *op. cit.* y del mismo autor *Staats- und galawagen der Wittelsbacher...*, *op. cit.*, remitimos a la presentación que hace en López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias...*, *op. cit.*, pp. 11 y 12.

patrimonio histórico, artístico, técnico y cultural de la Edad Moderna. Así, ha puesto de manifiesto que es imposible entender las cortes de la Europa absolutista sin los coches, igual que las sociedades sobre las que rigió este modelo cortesano; de la misma manera que sería impensable entenderlas sin palacios, jardines, esculturas o pinturas. De igual modo, ha apuntado que la única explicación que se puede dar a la parquedad de los estudios al respecto es la pavorosa desaparición de los coches, sobre la que volvemos a insistir.²⁶

Por nuestra parte, queremos hacer hincapié en el sentido artístico de los carruajes. No hace falta más que visitar cualquiera de los grandes museos al respecto, como el Wagenburg de Viena o el Museu Nacional dos Coches de Lisboa, para darse cuenta de ello al instante. Tal sentido histórico-artístico no queda reducido al propio arte carrocerero, ya que las obras de dichos y de otros museos muestran sorprendentes ciclos pictóricos o escultóricos, alambicados programas iconográficos, suntuosas tapicerías y telas bordadas y enriquecidas con las más sutiles labores de pasamanería, frágiles elementos de vidrio grabado y tallado o arneses enriquecidos con infinidad de detalles de metales preciosos. Complemento aún de todo ello no podemos dejar de referirnos a los uniformes de cocheros, lacayos y demás servidores de los carruajes, lo que enlaza con el complejo mundo de la moda.²⁷

Además de en las referidas naciones pioneras en el estudio de la carrocería, en el caso portugués, la historia del arte sí ha incluido ya el coche en su ámbito de estudio, incluso en obras de carácter general.²⁸ No ha sido así en el ámbito español, a pesar de que no solo los carruajes son evidentes obras de arte, si no que en ocasiones sus autores fueron los más importantes artistas. En tal sentido resulta significativo que Bernini, el gran genio del Barroco romano, diseñara coches para el rey Carlos II.²⁹ Modélicos resultan en tal sentido los análisis de carruajes llevados recientemente a cabo en Italia, donde se han atribuido tanto diseños de coches, como carrozas terminadas, a los más grandes artistas del Barroco, como Juvara.³⁰

²⁶ López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias...*, *op. cit.*, pp. 17 y 18.

²⁷ Véanse *Die Wagenburg in Schönbrunn. Wagen und Pferde am Wiener Hof*, Viena, Kunsthistorisches Museum Wien, 1995; y Bessone, Silvana. *O Museu Nacional dos Coches Lisboa*, Lisboa, Instituto português de museus, 1993.

²⁸ Pereira, Paulo (dir.). *História da arte portuguesa*, Lisboa, Temas e Debates, 1995, vol. 3.º, pp. 162-166.

²⁹ Véanse en tal sentido Fusconi, Giulia. *Disegni decorativi del barocco romano*, Roma, Quasar, 1986; y Castel-Branco Pereira, Joao. «Coches de representaciones en la Roma barroca», en Eduardo Galán Domingo (coord.). *Historia del carruaje...*, *op. cit.* pp. 158 y 159.

³⁰ *Carrozze regali...*, *op. cit.*

Ahora bien, y aunque sea obvio, los coches no son solo objetos que hoy vemos almacenados en unos pocos museos del mundo. Hay que insistir en que estos artefactos solo alcanzan toda su poliédrica significación en movimiento, de manera que deben ser entendidos como obras de arte cinéticas. Configurados tanto por los animales que tiran de ellos, como por los arneses que unen dichas bestias al coche, por los cocheros y lacayos que los sirven, por el propio carruaje y, por supuesto, por sus ocupantes, el coche se configuró así como una suerte de genuina obra de arte total que, como ninguna otra, reflejaba el gran teatro del mundo en que la sociedad del Antiguo Régimen se había convertido.

Con tales antecedentes, haremos en adelante una primera aproximación general a la carrocería novohispana, centrándonos en su capital, México, y en su gremio de carroceros, pero sin olvidar otras muchas referencias de todo tipo, literarias, iconográficas o documentales. Ello nos permitirá hacer un recorrido que pondrá una vez más en evidencia la relación de la metrópoli con los virreinos americanos y que nos ayudará no solo a conocer una faceta inédita del Barroco novohispano sino a profundizar en el conocimiento de su compleja sociedad. Seguramente será más lo que omitamos del asunto que lo que aportemos, pero en cualquier caso será una oportunidad para empezar a llenar una laguna historiográfica que, de seguro, en adelante producirá importantes y sorprendentes novedades investigadoras.