

## El segundo conde de Revillagigedo, su carroceros Joaquín de Castro y la implantación neoclásica en los coches novohispanos al final del virreinato

por

Álvaro Recio Mir<sup>1</sup>

Universidad de Sevilla

---

*El virrey segundo conde de Revillagigedo produjo en la carrocería novohispana, que desde inicios del siglo XVIII vivía un rico desarrollo barroco, un cambio hacia los modelos carroceros ingleses de signo neoclásico. El virrey fue esencial en ello, tanto por el uso de coches ingleses, como por dictar una inédita legislación que trató de articular el ámbito del carruaje. Junto a Revillagigedo, destacó su carroceros, Joaquín de Castro, del que haremos un primer esbozo profesional que evidencia el enorme desarrollo del coche en Nueva España al final del virreinato.*

PALABRAS CLAVE: *virrey Revillagigedo; Joaquín de Castro; coche; Nueva España; finales del siglo XVIII-principios del XIX.*

---

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO / CITATION: Recio Mir, Álvaro, “El segundo conde de Revillagigedo, su carroceros Joaquín de Castro y la implantación neoclásica en los coches novohispanos al final del virreinato”, *Revista de Indias*, LXXXI/282 (Madrid, 2021): 441-471. <https://doi.org/10.3989/revindias.2021.013>.

Don Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo y primer virrey novohispano de Carlos IV, desarrolló una labor de gobierno tan intensa entre 1789 y 1794 que la historiografía lo ha tenido como uno de los más grandes gobernantes his-

---

<sup>1</sup> alvarorecio@us.es, ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7874-5625>

panoamericanos y lo ha calificado como «el mejor alcalde de México», en parangón con la actividad que en Madrid acababa de auspiciar a ese respecto Carlos III<sup>2</sup>. Pero, además, Revillagigedo tuvo una enorme trascendencia en la evolución de la carrocería de Nueva España, de lo cual nos ocuparemos en adelante.

La presencia carrocera se registra en el virreinato casi desde la conquista de Tenochtitlan, aunque fue en el siglo XVII cuando el coche se institucionalizó y generalizó, de forma que a principios de la siguiente centuria surgió el gremio de carroceros de la ciudad de México para atender la demanda creciente de coches. Los avatares del mismo a lo largo de dicho siglo XVIII evidencian el enorme desarrollo que el arte de la carrocería alcanzó y no sólo en la capital, llegando hasta los más remotos confines del virreinato, lo que incluyó en el archipiélago filipino a la ciudad Manila<sup>3</sup>.

Con la llegada de Revillagigedo se inició una nueva etapa en la carrocería novohispana, de claro signo neoclásico e influencia inglesa y que se proyectó a lo largo de todo el siglo XIX, hasta el definitivo periclitar de los viejos coches de caballos debido al triunfo de los nuevos automóviles con motor de explosión, que cabe cifrar en el caso mexicano poco después de la Revolución de 1910<sup>4</sup>.

#### LOS COCHES DE REVILLAGIGEDO Y SU IMPACTO SOCIAL

Resulta sumamente significativo que ya en su entrada triunfal como virrey en la capital novohispana, el 17 de octubre de 1789, destacase el vehículo empleado por Revillagigedo. Las fuentes señalan al respecto que desde la

---

<sup>2</sup> El más completo estudio sobre Revillagigedo es Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 85-366. No obstante, las fuentes y la bibliografía sobre Revillagigedo son muy abundantes, destacando su juicio de residencia y las instrucciones que dejó a su sucesor en el virreinato. Otros documentos interesantes al respecto son recogidos en Lombardo Ruiz, Odena Güemes y Madrid Mulia, 1991. Fuente esencial al respecto también es Gómez, 1986, en cuyas páginas XXXI-XXXIII se hace una completa recopilación bibliográfica sobre este personaje. También fundamental es el registro bibliográfico que se hace en Guerrero, 1995: 253-257. De igual modo, remitimos a las interesantes interpretaciones historiográficas que se llevan a cabo del personaje en Izard, 1980 y Dávalos, 2011. En modo alguno se agota con ello la extensa bibliografía sobre Revillagigedo, de la cual añadiremos más referencias en las próximas notas de este artículo, aparte de abundante documentación inédita.

<sup>3</sup> Sobre ello véanse Recio Mir, 2012a; 2012b; 2014; 2018.

<sup>4</sup> Sobre la historia de la carrocería en general remitimos, entre otros muchos, a Roche, 2000 y, sobre todo, a Galán Domingo, 2005a y López Álvarez, 2007. En cuanto a la mexicana, véase la última referencia apuntada en la nota anterior.

conquista de México no se había visto una entrada tan ostentosa y lucida, a lo que añaden que en ella el nuevo virrey usó un coche de factura inglesa, del que se dice que «causó mucha novedad»<sup>5</sup>.

Alcanzaban así su ápice las grandes celebraciones públicas del Antiguo Régimen, pero lo que en esta ocasión nos interesa es que la referida *novedad* no radicó en el empleo de un coche, que se venía empleando desde mediados del siglo XVII en las entradas virreinales<sup>6</sup>; ni en el número de los caballos, que eran los seis preceptivos de los virreyes, en su calidad de representantes del monarca<sup>7</sup>; ni en la suntuosidad de sus jaeces; ni en las plumas con las que los equinos fueron empenachados; ni siquiera en los vistosos uniformes de sus muchos lacayos<sup>8</sup>. En esta ocasión lo que más llamó la atención es que el carruaje del virrey fuese inglés.

Hay que apuntar en tal sentido que a lo largo del siglo XVIII el gran modelo carroceros mundial fue el francés, el cual quedó gráficamente reflejado en *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert, cuyas voces *menuisier en voiture* y *sellier-carrossier* cuentan con un enorme repertorio de estampas de muy diversos modelos de coches de pletórico sentido barroco<sup>9</sup>. No obstante, a fines de dicha centuria esa hegemonía pasó a Inglaterra, donde se hicieron coches más sobrios, de claro signo neoclásico frente al anterior barroquismo galo y de cualidades técnicas superlativas, ganando en confort, seguridad, maniobrabilidad y rapidez, todo lo cual quedó reflejado en *A treatise on carriages* de William Felton, publicado en 1794. De este modo, las suntuosas decoraciones barrocas, tanto por lo que se refiere a las labores escultóricas como a las pictóricas desaparecieron de los nuevos carruajes, que se caracterizaron por una extraordinaria sencillez y por un brillante charolado de un único color o de dos a lo sumo<sup>10</sup>.

---

<sup>5</sup> Romero de Terreros, 1923: 85.

<sup>6</sup> Recio Mir, 2013a.

<sup>7</sup> López Álvarez, 2007: 92 y ss.

<sup>8</sup> Recio Mir, 2017. Sobre el asunto de los uniformes, que sin duda requerirá de futuras investigaciones, véase para el caso italiano Carnelli y Coppola, 1992.

<sup>9</sup> Diderot y D'Alembert, 2001.

<sup>10</sup> Felton, 1794. El paso de la primacía francesa a la inglesa es tratado extensamente en Roche, 2000. Galán Domingo, 2005a. Recio Mir, 2019.

LÁMINA 1. *TALLER DE CARROCERO*, *L'ENCYCLOPÉDIE* DE DIDEROT Y D'ALEMBERT, 1751-1772

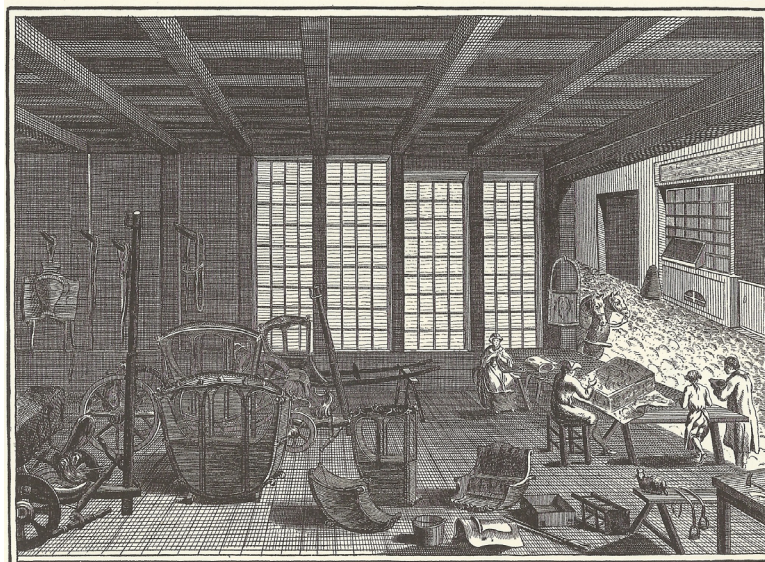


LÁMINA 2. *SILLA DE MANOS*, *L'ENCYCLOPÉDIE* DE DIDEROT Y D'ALEMBERT, 1751-1772

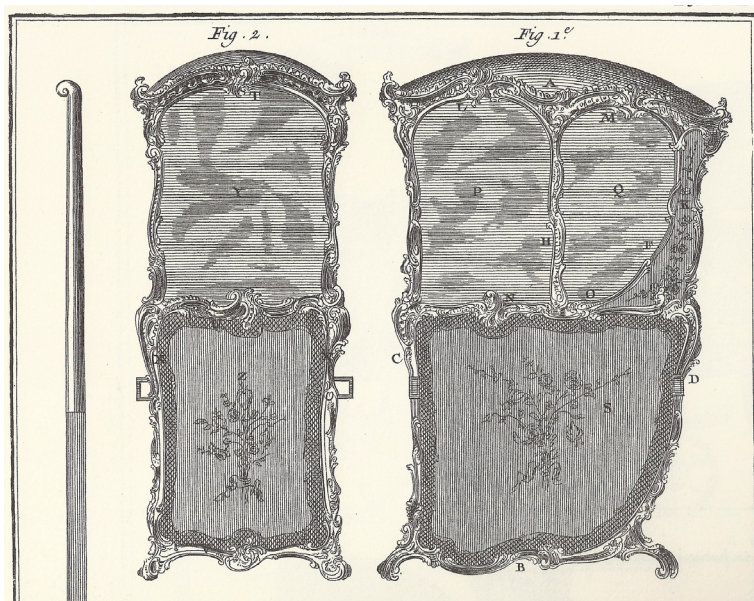
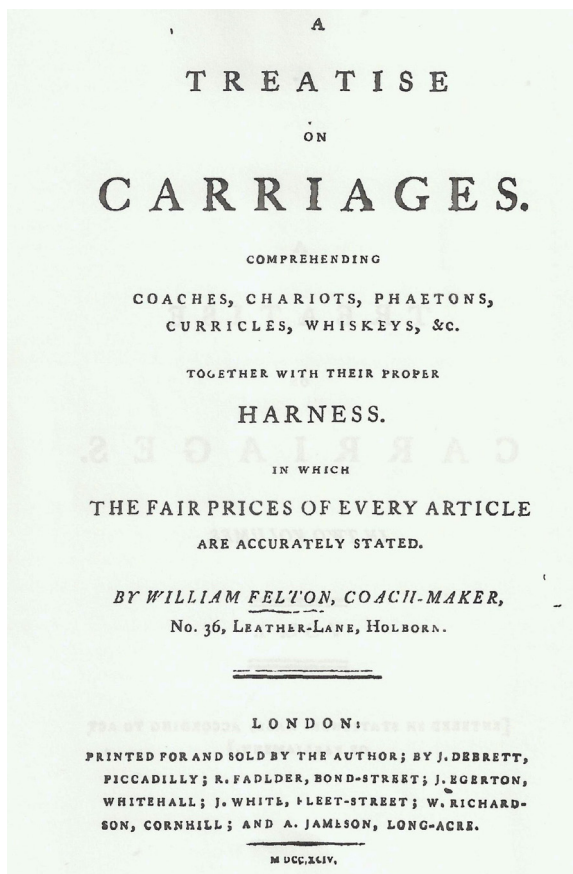


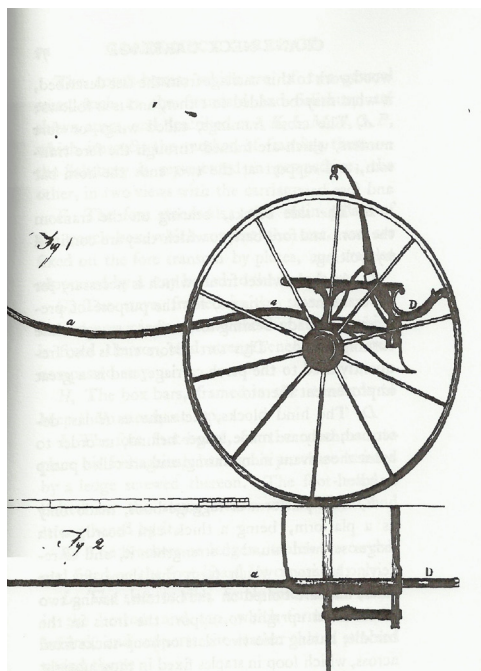
LÁMINA 3. *A TREATISE ON CARRIAGES...*, WILLIAM FELTON, 1794

Pues bien, fue Revillagigedo quien llevó a Nueva España la influencia de la carrocería inglesa, pudiendo así fecharse con precisión el comienzo de esa corriente en el virreinato. No obstante, sabemos que el cochero del virrey, Pedro Virú, que estuvo a su servicio durante más de un cuarto de siglo, era francés<sup>11</sup>. Este último detalle podría entenderse como una herencia de la cadenciosa y solemne conducción de los viejos coches barrocos a la manera francesa, frente a la más deportiva y ágil forma inglesa del *driving* o *coaching* que acompañó la implantación de la carrocería británica<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 349.

<sup>12</sup> Véase sobre tan interesante cuestión Furger, 2009: 51-78.

LÁMINA 4. *COCHE CON SUSPENSION DE CUELLO DE CISNE, A TREATISE ON CARRIAGES...*, WILLIAM FELTON, 1794



En cualquier caso, no fue el de su entrada el único coche que causó admiración en la sociedad novohispana, tan sensible a las modas europeas, y entusiasmada con los nuevos carruajes del virrey. El *Diario curioso* de José Gómez señala que el 13 de junio de 1790, para la procesión de la Virgen de los Remedios, «estrenó el señor virrey un coche de media gala muy especial»<sup>13</sup>. No sabemos en esta ocasión en qué radicó tal especialidad, pero es posible que volviera a referirse a su carácter inglés.

La misma fuente señala que también fueron muy comentados sus jaeces, ya que «en su tiempo salieron los caballos del coche con muchos plumajes y dos volantes que iban por delante, que ningún virrey los había tenido ni se había visto en esta ciudad»<sup>14</sup>. Se insiste por tanto en la novedad de los carruajes de Revillagigedo, en esta ocasión, por sus arneses. En tal sentido Nueva España contaba con una tradición guarnicionera de gran suntuosidad, aun

<sup>13</sup> Gómez, 1986: 19.

<sup>14</sup> *Ibidem*: 114.

mayor que la de la corte de Madrid<sup>15</sup>, por lo que es posible que la referida admiración la causara el empleo de un arnés o guarnición a la inglesa<sup>16</sup>.

Sin duda, los modelos carroceros de Revillagigedo fueron los de la corte del final del reinado de Carlos III, que era la que él había frecuentado antes de partir a Nueva España. Como señala Galán Domingo, en ese momento se produjo un salto cualitativo y cuantitativo en la carrocería española al implantarse importantes mejoras técnicas, como la suspensión mediante resortes metálicos o la estilización de las cajas de los coches y la aparición de las de forma de barco, con la parte inferior curva. De igual modo, los juegos de los carruajes dejaron de ser de madera y fueron sustituidos por varas metálicas que dieron al vehículo una mayor maniobrabilidad. A ello hay que sumar la diversificación tipológica y la aparición de los primeros vehículos deportivos, ideados para ser conducidos por su propietario, como la familia de los faetones. Todo ello era fruto de la llegada de la influencia inglesa a España en torno a 1770<sup>17</sup>.

Concretamente, en el ámbito cortesano madrileño, la primera referencia al respecto en las caballerizas reales es de una berlina inglesa en 1768, de la que la documentación dice que ya estaba vieja, por lo que cabría fijar su origen a mediados de siglo. Poco después el carrocer Juan de Elvira realizó un coche para Carlos III del que se dice que era «a la inglesa»<sup>18</sup>. Cabe suponer, por tanto, que en el momento de ser designado Revillagigedo virrey de Nueva España, 1789, en el ámbito cortesano español los vehículos ingleses serían los más apreciados.

Por desgracia, los coches de Revillagigedo se han perdido, al igual que la práctica totalidad de la carrocería virreinal, pero algún reflejo de la misma tenemos en la amplia iconografía de la capital novohispana, como en la *Vista de la plaza Mayor de México, reformada y hermoseedada por disposición del excelentísimo señor virrey conde de Revilla Gigedo*, que se fecha en 1793 y donde en primer término hay tres vehículos, una berlina, un cupé y un carro. El más suntuoso es la berlina, caracterizada por las dos vigas que unían los ejes de sus ruedas, los cuales le otorgaban una gran estabilidad. Similar es el cupé, cuya caja, como indica su propio nombre de origen francés, está cortada. Ambos son modelos ingleses que contrastan con los coches que, por ejemplo, aparecen en la pintura de la entrada en la plaza Mayor del Marqués de Croix, del Museo Nacional de Historia de Chapultepec. De ser ello lo representado, la pintura sería de 1766 aproximadamente, es decir, solo un cuarto de siglo anterior a la vista de la plaza Mayor de Revillagigedo. Pese a

---

<sup>15</sup> Véanse las referencias citadas en la nota 3.

<sup>16</sup> Sobre ello véase Rivero Merry, 1999: 156-159.

<sup>17</sup> Galán Domingo, 2005b: 244-248. Recio Mir, 2019.

<sup>18</sup> Turmo, 1969: 17.

ello, los coches que se ven en ella siguen aún los modelos franceses, de evidente gusto barroco, con brillantes colores y profusión de dorados, lo que contrasta con la sobriedad neoclásica de los del grabado de 1793.

LÁMINA 5. *ENTRADA VIRREINAL*, DETALLE, MEDIADOS DEL SIGLO XVIII



LÁMINA 6. *VISTA DE LA PLAZA MAYOR DE MÉXICO REFORMADA Y HERMOSEADA POR DISPOSICIÓN DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR VIRREY CONDE DE REVILLA GIGEDO, DETALLE DE LA BERLINA, 1792*

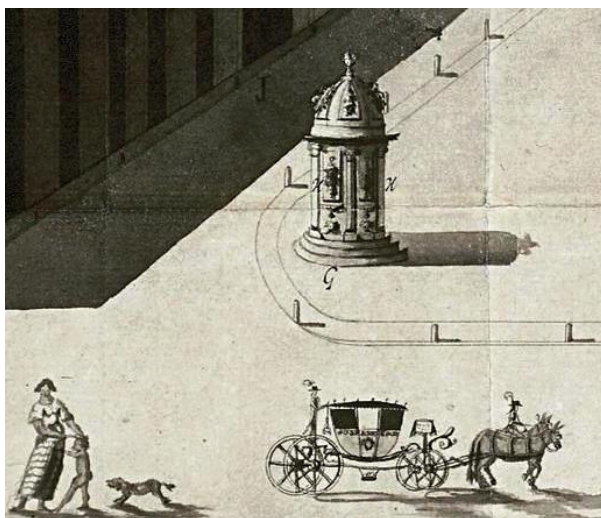




LÁMINA 7. *VISTA DE LA PLAZA MAYOR DE MÉXICO REFORMADA Y HERMOSEADA POR DISPOSICIÓN DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR VIRREY CONDE DE REVILLA GIGEDO, DETALLE DE UN CUPÉ Y UN CARRO, 1792*



También en la mencionada *Vista de la plaza Mayor de México* de Revillagigedo aparece un carro. En relación con ello cabe recordar que los carros, surgidos en la Antigüedad, fueron los antecedentes de los coches. No fue hasta los albores del Renacimiento cuando a estructuras parecidas a la de los carros se sumó la suspensión, surgiendo así el coche, que se generalizó en las cortes de la Europa del siglo XVI<sup>19</sup>.

Revillagigedo tomó también medidas en relación a los carros. Así, en un bando de 2 de septiembre de 1790 organizó la limpieza de las calles y la recogida de basuras en ellos. El utilitarismo ilustrado llegó a que la referida norma dispusiese que estos carros de limpieza se convirtieran en vehículos contraincendios, al usarse también para acarrear bombas de agua en caso de que se produjese algún fuego. Ante tal eventualidad disponía el referido bando contar también con las cuadrillas de empedradores de las calles, asunto que, como veremos, tuvo mucho que ver con la circulación de coches<sup>20</sup>.

Otra fuente, quizá contemporánea de Revillagigedo es la menos conocida vista de la plaza Mayor y la catedral mexicana con las torres inconclusas y por la que vemos pasar un carruaje, actualmente en el Museo Franz Mayer. Sin duda, este cuadro merecería un estudio pormenorizado como fuente de la carrocería novohispana, de lo cual sólo haremos en esta ocasión una primera

<sup>19</sup> Véanse las referencias citadas en la nota 4.

<sup>20</sup> Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 118, 121.

aproximación<sup>21</sup>. De la conclusión de las torres catedralicias se ocupó José Damián Ortiz de Castro a partir de su nombramiento como maestro mayor del templo en 1787<sup>22</sup>. Como el cuadro muestra el comienzo de las obras, suponemos que cabe datarlo muy poco después de dicho año. Revillagigedo llegó en octubre de 1789 por lo que es posible que el coche representado en la imagen fuese suyo, pero no podemos descartar que perteneciese a alguno de sus antecesores, quizá a don Alonso Núñez de Haro, virrey interino durante la primavera y el verano de 1787 y arzobispo de México. Que se trata de un coche virreinal no se puede dudar ya que es tirado por seis caballos, prerrogativa virreinal como representante del rey, igual que la guardia de alabarderos, también recogida en dicha fuente y asociada a su dignidad de capitán general. No obstante, el hecho de que el personaje del interior del carruaje parezca que vaya nimbado nos induce a pensar que pudiera ser el referido arzobispo-virrey. En cuanto al coche, el cuadro no lo muestra con el suficiente detalle como para analizarlo en profundidad, no obstante, parece responder a la transición de las formas barrocas de tradición francesa a las neoclásicas inglesas.

En cualquier caso, lo cierto es que el modelo carrocerero inglés implantado por Revillagigedo se hizo hegemónico en el virreinato. Ello fue debido a la importación de coches desde Inglaterra y a los que se hicieron en el virreinato siguiendo los modelos de dicho país. Prueba del referido trasiego de coches ingleses a Nueva España es la compra en 1815 por don Juan Manuel de Gandasegui de un landó en Londres para llevarlo a México. Se trataba de una obra de la prestigiosa casa carrocera Maberly<sup>23</sup>.

Por su parte, *La vida en México* de Madame de Calderón de la Barca, ya de la década de los años cuarenta del siglo XIX, dice que la mayoría de los coches mexicanos eran de procedencia europea, frente a «algunos bastante aparentes» fabricados en México. De estos últimos, los había tanto antiguos, de tradición barroca, como modernos, siguiendo modelos ingleses. En este sentido, añade que el viejo carruaje «es desplazado por el londinense»<sup>24</sup>. El análisis de todo ello pone en evidencia que la proyección de la tradición ca-

---

<sup>21</sup> Al haber desaparecido la práctica totalidad de los coches virreinales, la pintura es fuente esencial para el estudio de la carrocería novohispana. En tal sentido hay que señalar que a pesar de la gran cantidad de información que ofrecen los cuadros conservados, no siempre se recogen en ellos los coches a los que nos referimos con la nitidez que sería de desear ni en el número que otras fuentes indican que hubo.

<sup>22</sup> José Damián Ortiz de Castro..., 2008: 19, en esta página se reproduce el cuadro.

<sup>23</sup> Recio Mir, 2018: 299. Este caso, aquí sólo mencionado, será digno de análisis en futuros estudios.

<sup>24</sup> Cabe recordar que los coches barrocos de tradición francesa contaron con ciclos pictóricos, entre los que no faltó la mitología, y que luego fueron sustituidos por sobrios colores

rrocera inglesa implantada por Revillagigedo no hizo más que generalizarse y adentrarse en el México independiente.

#### LA LEGISLACIÓN DE REVILLAGIGEDO SOBRE LOS COCHES Y SU TRASCENDENCIA URBANA

El gran interés que venimos refiriendo que tuvo Revillagigedo por los coches fue mucho más allá que su mero uso. Mayor trascendencia tuvo la abundante legislación que emitió al respecto y que cabe agrupar en dos ámbitos, el primero relativo al concreto asunto del empedrado de las calles y el segundo al más general del urbanismo, orden público y ordenación del territorio.

Las medidas sobre el empedrado de las calles de México estaban vinculadas al abastecimiento de agua a la misma, que fue uno de los ejes de la política «de policía y buen gobierno de la ciudad de México» de Revillagigedo, para la que dictó las correspondientes «providencias». En tal sentido, cabe señalar que los carruajes siempre fueron enemigos de las cañerías, ya que sus ruedas acababan reventándolas, por lo que el virrey señaló que, para evitar «dañar el empedrado, tiene promovido expediente la junta de policía que no tengan llantas las ruedas de los carros en que se conducen efectos de mucho peso como piedra, madera»<sup>25</sup>. Incluso, la obra del empedrado fue justificada por el abundante tránsito de carruajes: «la utilidad de este proyecto es tan visible que ha merecido el común aplauso y más quando ven transitables las calles, que antes ni a pie ni en coche lo eran por las frecuentes descomposiciones y quebraciones que inundaban las calles y perdían los empedrados, como la de San Francisco y Tacuba»<sup>26</sup>.

Contamos con numerosas referencias de lo difícil que siempre fue circular en coche por las calles de la capital. Teniendo en cuenta que los carruajes son esenciales para comprender la evolución del urbanismo, el carácter regular del trazado mexicano parecía idóneo para propiciar el desarrollo del tráfico rodado. No obstante, la ciudad sufría una endémica falta de empedrados. En este sentido, Diego Cisneros ya en 1618 dijo de las calles de México:

... hermosísimamente traçadas y derechas parecen muy bien, aviendo llegado a su última perfección de estar empedradas y aderezadas, en que no poco ha trabajado el vigilantísimo cuydado del excelentísimo señor marqués de Guadalcázar que oy gobierna, porque antes las más o todas estaban desempedradas y siendo la naturaleza de la tierra salitral y pantanosa y las aguas del verano muchas y continuas en

---

lisos en los modelos ingleses neoclásicos. La cita la tomamos de Erskine Inglis (marquesa de Calderón de la Barca), 2007: 211. Véase también al respecto Recio Mir, 2020.

<sup>25</sup> Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>26</sup> AGI, México, 1433, n.º 481, sin foliar.

lo mejor de la ciudad se hundían los coches hasta los exes y los caballos hasta la cinchas de cuyos inconvenientes está agora segura, firme y limpia<sup>27</sup>.

No obstante, hasta Revillagigedo la circulación de coches no se asoció con el abastecimiento de agua. En tal sentido se dispuso que un cajón de mampostería subterráneo protegería las cañerías en la calle Tacuba para evitar «el golpeo de los coches», ya que así sería «mayor su duración, a más de que las composiciones que se ofrecen no incomodan al público anegando la calle»<sup>28</sup>.

Resulta interesante que el ingeniero Miguel Constanzó, ejecutor de las obras auspiciadas por Revillagigedo, señalara que el pavimento de las calles habría de ser de «piedras duras, largas y gruesas para resistir al golpeadero de los carruajes y coches». Constanzó diferenció el espacio reservado a los peatones del de los carruajes, separando ambos con una serie de piedras, «con cuya precaución se evitará que los coches maltraten las losas del andén», es decir, la acera para los peatones<sup>29</sup>. Se explican así las palabras de Humboldt una década después: «la ciudad de México es también muy notable por su buena policía urbana. Las más de las calles tienen andenes muy anchos: están limpias y muy bien iluminadas». A ello añadía el sabio alemán: «estos beneficios se deben a la actividad del conde de Revillagigedo, el cual a su llegada al virreinato encontró aquella capital en un extremo desaseo»<sup>30</sup>.

El juicio de residencia del virrey también relacionó los empedrados con los coches. En él se dijo, en concreto, «que los empedrados se hicieron de piedra chica, porque en lo anterior se habían experimentado los malos efectos de la grande. Todas se hallan en esta forma y aunque los coches andan diariamente en mayor número que en lo anterior, por el aumento momentáneo del lujo, no se maltratan»<sup>31</sup>.

No entraremos en este momento en la sugestiva relación del coche y el lujo para centrarnos en la relación de los carruajes y los empedrados, que también se cifró en el hecho de que el Cabildo de la capital idease un impuesto sobre el uso de coches para financiar la pavimentación, lo que justificó diciendo: «quien causa el daño debe resarcirlo, manifestando el que ocasionan los coches, con el que reciben las calles que tienen mucho traqueteo al paso de la duración que se manifiesta igualmente en las que por distantes o extrañadas no tiene uso de ellas». A pesar de sus desavenencias con el Ayuntamiento, tal medida fue significativamente apoyada por Revillagigedo<sup>32</sup>.

---

<sup>27</sup> Cisneros, 1999, ff. 109 vto.-110.

<sup>28</sup> AGI, México, 1433, n.º 481, sin foliar.

<sup>29</sup> Moncada Maya, 1994: 321 y ss.

<sup>30</sup> Humboldt, 1973: 120.

<sup>31</sup> *El segundo conde de Revilla Gigedo...*, 1933: 466.

<sup>32</sup> Hernández Franyuti, 1997: 64- 66.

No fue un caso único el de la ciudad de México. La relación entre los coches, los empedrados y las conducciones de agua fue una constante durante todo el Antiguo Régimen. Así, de los muchos ejemplos que cabría traer a colación, cabe citar que ya en 1579 en Sevilla los jurados de su Ayuntamiento denunciaron que las calles «desde que ay los dichos coches están perdidas y hechas carriles y las cañerías están quebradas»<sup>33</sup>.

La pavimentación del viario de la ciudad de México durante el virreinato de Revillagigedo que venimos estudiando en relación con los coches ha sido interpretada por Sánchez Tagle como una suerte de privatización del espacio público. En tal sentido, resulta un buen ejemplo que se prohibiese durante su gobierno a los maestros carroceros llevar a cabo su actividad en la calle, como había ocurrido con frecuencia hasta entonces, obligándoles a trabajar solamente en el interior de sus talleres<sup>34</sup>.

Todas las anteriores medidas de Revillagigedo pusieron en evidencia de forma definitiva la vinculación del tráfico rodado con el desarrollo físico del urbanismo de la capital virreinal. No obstante, a las aludidas hay que sumar un segundo grupo de normas que sobre coches dictó para la ciudad de México y que no sólo versaron sobre la pavimentación de sus calles, afectando a su desarrollo urbano de un modo más general. Quizá la más sorprendente de estas disposiciones fue la que dictó, en relación a la Alameda y al paseo de Bucareli, por la que «el centro de ambos paseos sólo servirá para el coche del excelentísimo señor virrey, su comitiva y los que van a caballo», a lo que añadía que «tanto estos como cualquiera coche o gente de a pie se pararán en el paseo y fuera de él siempre que encuentren a su excelencia»<sup>35</sup>.

El modelo de esta norma se encontraba en Madrid, como indicaba un siglo antes madame D'Aulnoy en su *Viaje por España*, en el que afirmaba que en la corte de Felipe IV era «costumbre que cuando pasa el rey se detengan todos los coches y se bajen las cortinillas en señal de respeto»<sup>36</sup>. Ello, tanto en Madrid como en México, certifica la enorme significación del coche como

---

<sup>33</sup> Albaronedo Freire, 2002: 380. Se conocen diversas quejas del mismo tenor en el marco sevillano, como otra de 1603 en la que se decía que «la ciudad ve la gran rruyna y estrago que hasen en las calles de esta ciudad los coches que andan por ellas en tan gran daño y perjuicio de los vecinos de esta ciudad y gente pobre y propios de ella porque una calle que se acaba de empedrar y ladrillar dentro de un mes es necesario tornarlo a hacer y que esto es un daño y polilla para la hazienda de la ciudad de manera que se consume por ello todos los propios demás del general daño que se hace en las cañerías». Véase en este último sentido Fernández Chaves, 2011: 151.

<sup>34</sup> Sánchez Tagle, 1997: 233.

<sup>35</sup> AGI, México, 1433, sin foliar.

<sup>36</sup> D'Aulnoy, 2000: 233.

símbolo superlativo de estatus. En el caso que nos ocupa, el urbanismo se sometió a los dictados del coche, en concreto, al del virrey, a cuyo paso la ciudad habría de quedar parada en evidente y expresiva señal de sumisión a su poder. Por otra parte, y en relación con lo anterior, la medida también apunta la total identificación del virrey con su coche.

La vinculación de los paseos y alamedas a los coches fue enorme, por lo que no puede extrañar la reglamentación de Revillagigedo al respecto. De hecho, una de sus grandes aportaciones a la ciudad fue la reforma del paseo de la Viga, inaugurada el 2 de junio de 1791. De inmediato se convirtió en el lugar de moda de la alta sociedad virreinal, combinando coches y canoas. Pero junto a él y a los ya referidos de la Alameda y de Bucareli, otros paseos, como el de la Piedad, fueron frecuentados por magníficos carruajes que «daban una idea nada equívoca de la opulencia de México»<sup>37</sup>.

Revillagigedo tomó medidas sobre la circulación de los coches en tales espacios, como «el orden que deben guardar en los paseos para que no tropiezen ni embarazen las entradas y parages de preciso tránsito». En concreto, en la Alameda dispuso que «dos guardas se presentan vestidos de uniforme en los días festivos» para no permitir entrar en ella «a gente descalza o mal vestida ni a coches y caballerizas de camino»<sup>38</sup>.

A estas elitistas medidas se añadieron otras, como que el día del Corpus Christi «está prohibido por otro bando que entren coches en las calles de la carrera de la procesión del Corpus, impidiéndose su entrada por medio de patrullas o barreras en otras calles a donde acude mucha gente con motivo de fiestas particulares»<sup>39</sup>. Sin duda se trataba esta última de una medida de orden público, igual que otra que Gómez recogió en su *Diario curioso* para que no hubiese coches en toda la procesión, ya que se consideraba irrespetuoso que el discurrir del Santísimo Sacramento fuera contemplado desde el interior de los mismos. También Revillagigedo suprimió la carroza de respecto con la que solía terminar dicha procesión, para que, en caso de lluvia, la Sagrada Forma fuese llevada en ella<sup>40</sup>. Para comprender tal medida cabría recordar que contamos con referencias de accidentes de tráfico en los que se vieron involucrados coches que transportaban las especies eucarísticas<sup>41</sup>. Es también po-

---

<sup>37</sup> Véanse González Claverán, 1988 y Recio Mir, 2015a.

<sup>38</sup> AGI, México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>39</sup> AGI, México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>40</sup> Gómez, 1986: 18, 116. Acerca de la relación de los coches y el Santísimo véase Recio Mir, 2013b; 2013c.

<sup>41</sup> Jaramillo Magaña, 1998: 23.

sible que la habitual asociación del uso de los coches con los placeres más mundanos llevase al virrey a tomar la referida disposición<sup>42</sup>.

La abundancia cada vez mayor de carruajes hizo que se hubiesen de tomar otras disposiciones de orden público, relativas a la limpieza de los mismos en la calle y a su estacionamiento. Así, «por bando del excelentísimo señor virrey, se ha prohibido y se está zelando rigurosamente que se tengan sin mulas en las calles y se frieguen o se compongan en ellas, habiéndose extinguido estas costumbres mui comunes en la ciudad»<sup>43</sup>. Para ello se entendía que estaban las cocheras de las casas y los talleres de los carroceros, como señalaban las ordenanzas de su gremio<sup>44</sup>.

Incluso, la propia disposición del urbanismo de la capital fue alterada para adaptarla a la nueva realidad circulatoria, de lo que resulta expresivo ejemplo que se quitase la fuente de la plazuela del Colegio de las Niñas, por ser «estorbo notable del tránsito de coches por su pequeñez y colocada en una de las aceras de aquel sitio, queda esto sumamente útil para los coches de personas que van al coliseo, quedando mas desembarazadas las calles inmediatas en que se colocaban hasta ahora con poco regla sin embargo de las dictadas con tal mira»<sup>45</sup>.

La interpretación de todo ello es que la circulación de coches se convirtió en factor esencial de la ordenación urbana, en particular teniendo en cuenta que en México campaban a sus anchas a fines del siglo XVIII, como indican las fuentes<sup>46</sup>. Así, en el juicio de residencia de Revillagigedo se decía que, antes de llegar él, el palacio Virreinal «estaba lleno de inmundicias, en sus patios entraban los coches no sólo de los señores ministros sino también de particulares y que los cocheros de unos y otros limpiaban y regaban los coches con el agua de la pila que hay en el patio principal y para ello metían unas jícaras inmundas y tanto ellos como otras personas hacían en dicha pila muchas porquerías»<sup>47</sup>. Ello explica que Revillagigedo prohibiera «que los coches de los oidores y demás tribunales entraran en el patio de Palacio»<sup>48</sup>.

La relación de los coches y la arquitectura alcanzó en el palacio Virreinal uno de sus extremos más expresivos, ya que el número de coches y el personal que atendía su caballeriza fue aumentando progresivamente con el tiempo,

---

<sup>42</sup> Un significativo ejemplo de este sentido mundano del coche es analizado en Recio Mir, 2013d.

<sup>43</sup> AGI, México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>44</sup> Recio Mir, 2012b.

<sup>45</sup> AGI, México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>46</sup> Para fuentes distintas a las citadas véase Serrera, 1993: 314 y ss.

<sup>47</sup> *El segundo conde de Revilla Gigedo...*, 1933: 435.

<sup>48</sup> Gómez, 1986: 118.

lo que obligó a numerosas obras para ubicarlos en el viejo edificio, en el que cada vez se habilitaron más cocheras<sup>49</sup>.

Los problemas que plateaban los carruajes afectaron, como venimos viendo, al orden público, ya que su circulación llegó a poner en peligro la vida de los viandantes, debido a que «los cocheros causaban no menores perjuicios atropellando a los de a pie, sin pararse aunque viesan la imposibilidad que tenían de ponerse en salvo»<sup>50</sup>.

Tan peligrosa situación fue una de las causas que llevó a Revillagigedo a diseñar su política sobre coches que venimos analizando. Así, en sus *Instrucciones* al marqués de Branciforte y en relación a los paseos, dijo que comunicó «el paseo de Bucareli con el de San Fernando y que se está haciendo otro desde San Cosme al camino de Chapultepec, lo cual precaverá al camino de Bucareli del tránsito de carruajes y recuas»<sup>51</sup>.

También es interesante que Revillagigedo, con un claro sentido controlador y debido a su abundancia, hiciera un censo de los coches y carros de la capital<sup>52</sup>, ascendiendo los primeros a ochocientos<sup>53</sup>. Este primer registro conocido de coches de la ciudad nos ofrece una cifra verosímil de los que circulaban por México y evidencia las exageradas cifras que se habían dado con anterioridad<sup>54</sup>. Se da la circunstancia de que el siguiente registro conocido, de 1815 y realizado con evidente interés fiscal, ofrece una cifra algo menor, en torno a los seiscientos coches<sup>55</sup>.

De igual modo, fue Revillagigedo quien estableció en México los primeros coches de providencia, siguiendo el modelo de Madrid<sup>56</sup>. Este servicio de taxis, inaugurado el 15 de agosto de 1793, empleó en principio ocho coches, dispuestos por parejas en la plaza de Santo Domingo, las calles del Arzobispo y Zuleta y frente al portal de Mercaderes. El éxito de esta medida fue tal que el empresario que la gestionó, Manuel Antonio Valdés, hubo de añadir muy pronto cuatro coches más. Ello animó a nuestro virrey a ampliar el servicio, planteando líneas regulares desde México hasta Guadalajara y otras ciudades<sup>57</sup>.

Por lo que se refiere a los vehículos, las ordenanzas de estos coches de providencia, que fueron las primeras de América, establecían entre otras cosas que sus cajas «serán verdes con guarnición amarilla, el juego encarnado y con

---

<sup>49</sup> Castro Morales, 2003: 163 y ss.

<sup>50</sup> *El segundo conde de Revilla Ggedo...*, 1933: 480.

<sup>51</sup> *Instrucción reservada que el conde de Revillagigedo...*, 1831: 83.

<sup>52</sup> Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 106.

<sup>53</sup> Herrera, 1993: 322.

<sup>54</sup> *Ibidem*: 314, 315.

<sup>55</sup> Recio Mir, 2018: 266-277.

<sup>56</sup> AGI, México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>57</sup> Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 120.



su medallón a la espalda, comenzando desde el número 1 en adelante según se vayan estableciendo». Por su parte, del uniforme de los cocheros se decía: «las libreas serán casaca y calzón azul, chupín, collarín, y vuelta encarnados y en esta y en el collarín y carteras de la casaca una franja matizada de varios colores». De todo ello da cuenta la abundante iconografía de la ciudad de México de los últimos años del siglo XVIII y del XIX, la cual evidencia que estos carruajes eran neoclásicos y de evidente filiación inglesa<sup>58</sup>

LÁMINA 8. *PLAZA MAYOR DE MÉXICO*, DETALLE, GEORGE AKERMANN, PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX



Ello enlaza, como antes apuntamos, con las mejoras que Revillagigedo inició en varios caminos del virreinato, que intentó que pasaran de ser de herradura a carreteros. Así, planteó construir un camino real entre México y Veracruz, que permitiría sustituir las recuas de mulas que tardaban veinte y dos días, por carruajes que sólo invertirían siete u ocho<sup>59</sup>. De igual modo, en el camino de Vallejo pretendió Constanzó, a instancias del virrey, evitar los encontronazos ocasionados por el «tráfico de recuas y coches que pasan por él», para lo cual dispuso ampliar la anchura de su calzada hasta las diez y seis varas<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> Herrera, 1993: 328 y ss.

<sup>59</sup> Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 113 y 253-255, respectivamente.

<sup>60</sup> Moncada Maya, 1994: 201-203.

Incluso, y a manera de anécdota, cabría recoger las murmuraciones que circularon por la ciudad de México sobre la amistad del virrey con una dama de la corte, con la que, al parecer, mantenía encuentros clandestinos en su coche<sup>61</sup>. Tal vinculación del coche con el galanteo y los lances de amor fue estrechísima desde su aparición, como prueba la literatura del Siglo de Oro a ambos lados del Atlántico<sup>62</sup>. En la época ilustrada no se bajó la guardia al respecto y el propio Revillagigedo estableció que, durante las representaciones en el Coliseo mexicano, saliese «a ratos una patrulla de la guardia a reconocer los coches, para evitar que dentro de ellos se comentan excesos»<sup>63</sup>.

En última instancia, todas las medidas que Revillagigedo dictó sobre los coches tuvieron la intención de poner orden en la caótica urbe barroca, que él quiso transformar en una racional ciudad neoclásica, en la que el carruaje jugaba un papel esencial, por lo que debía ser detalladamente regulado, teniendo en cuenta el ordenancista espíritu ilustrado<sup>64</sup>.

#### JOAQUÍN DE CASTRO, «CARROCERO DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR VIRREY»

La enorme significación que para Revillagigedo tuvieron los carruajes que hemos visto con anterioridad se evidencia, una vez más, en que nombró carroceros virreinal a Joaquín de Castro, sin duda, el más importante maestro de hacer coches novohispano del momento y del que tenemos significativa documentación de la última década del siglo XVIII y primera del XIX. Hemos de insistir en que los estudios sobre la historia del coche se encuentran en una fase tan embrionaria de su desarrollo en el ámbito hispánico que no contamos aún con ningún estudio monográfico sobre un carroceros, ni a un lado ni a otro del Atlántico, labor que merecía ser iniciada, entre otros, con Castro, del que en adelante haremos un primer esbozo<sup>65</sup>.

Por una declaración suya de 1807 sabemos que era «natural de los reynos de Castilla, maestro examinado en la villa y corte de Madrid», aunque en el año referido ya se encontraba en la ciudad de México, donde contaba con

---

<sup>61</sup> Díaz-Trechuelo Spínola, Pajarón Parody y Rubio Gil, 1972: 360.

<sup>62</sup> Véanse López Álvarez, 2007; 2009.

<sup>63</sup> AGI, México, 1433, n.º 477, sin foliar.

<sup>64</sup> Aunque nos hayamos centrado en la ciudad de México, no podemos dejar de mencionar al menos que la política urbanística de Revillagigedo en la capital tuvo eco en distintas localidades del virreinato, como ocurrió, por ejemplo, con Valladolid de Michoacán, en la que se siguió su modelo capitalino. Véase al respecto Jaramillo Magaña, 1998: 12-25.

<sup>65</sup> Ya mencionamos a Castro en Recio Mir, 2018: 245-259, a lo que en esta ocasión añadiremos abundante documentación inédita.

«obrador público» y era «maestro mayor y veedor» de su gremio de carroceros, especificando «que hace que lo exerzo de catorce a quince años», a lo que aún añade que estaba asociado con Luis Violante. También vinculado a él aparecería en otro documento de 1805, en el que ambos son referidos como veedores del gremio. Ellos auspiciaron las últimas ordenanzas del mismo de las que tenemos constancia, de las que se dice que fueron «nuevamente dictadas por su maestro mayor don Joaquín de Castro» en el referido documento de 1807<sup>66</sup>. Aún por otro documento de 1795 conocemos que entonces el taller de Castro estaba en la calle San Felipe de la ciudad de México<sup>67</sup>.

Con estos primeros y deslavazados datos podemos trazar las coordenadas vitales de nuestro protagonista, en primer lugar, su procedencia española y que fue examinado en Madrid. Todo indica que llegó a México con Revillagigedo. En la relación de criados que embarcaron con el virrey en Cádiz no aparece él, aunque si encontramos a su referido cochero Pedro Virú<sup>68</sup>. No obstante, aparece como criado de José Yorsi, capitán del regimiento de infantería de Puebla de los Ángeles, registrándosele como «Joaquín de Castro, natural de Madrid, su edad 29 años, soltero y sin impedimento», a lo que se añade su intención de embarcar hasta Veracruz en el navío San Ramón, el mismo del virrey y su «familia»<sup>69</sup>.

Se trata con toda seguridad de nuestro protagonista, que habría nacido en 1760, y sobre cuya vinculación militar volveremos más tarde. En cualquier caso, su salida de Madrid debió de estar ocasionada por la enorme competencia profesional que vivía entonces la capital de España en el ámbito de la carrocería. Cabe recordar al respecto la liberalización profesional que supuso la pragmática de Carlos III de 1772, la cual permitió el establecimiento de extranjeros en Madrid que quisiesen ejercer el oficio de maestro de coches, a los que se les reconocían sus títulos originarios, se les permitía integrarse en los gremios españoles y abrir establecimientos públicos en igualdad de condiciones a los nacionales, sin necesidad de volver a examinarse. Esta norma tuvo su origen en un pleito que entabló «Simón Garrou, de nación francés, vecino de Madrid, maestro charolista y de hacer coches en ella aprobado en la corte de París», al cual los maestros madrileños no le dejaron entrar en su gremio. La denuncia del francés ocasionó la norma citada y el fin del monopolio de los maestros locales<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> De estas ordenanzas, que ahora solo mencionamos, nos hemos ocupado en Recio Mir, 2018, 245-259.

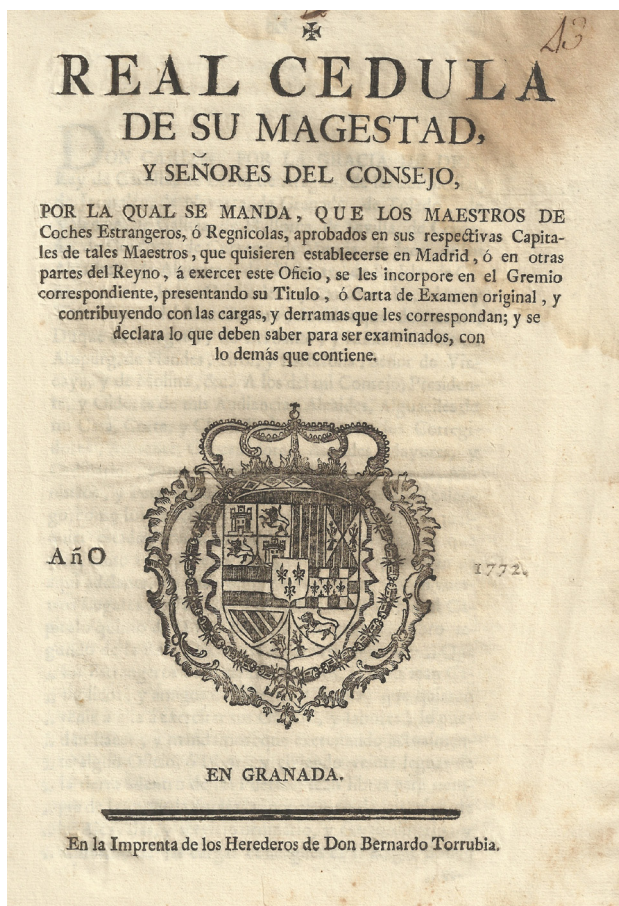
<sup>67</sup> Archivo General de Nación de México, México DF (en adelante AGN), Inquisición, caja 1361, expediente 11. Sobre la ubicación de los talleres carroceros en la ciudad de México véase González Angulo, 1983: 61, 62.

<sup>68</sup> AGI, Contratación, 5533, N. 3, R. 8.

<sup>69</sup> AGI, Contratación, 5533, N. 1, R. 21.

<sup>70</sup> *Real cédula de su magestad...*, 1772 y López Castán, 1986.

LÁMINA 9. REAL CÉDULA DE SU Magestad y Señores del Consejo por la qual manda que los Maestros de Coches Estrangeros o Regnicolas Aprobados en sus Respectivas Capitales de Tales Maestros que quisiesen establecerse en Madrid o en otras partes del Reyno a exercer este Oficio se les incorpore en el Gremio correspondiente, 1772



Otro factor que pudo animar a Castro a partir fue el inicio de la industrialización, ejemplo de lo cual fue el proyecto de taller de coches de Tomás Modino de 1789, en el que pensaba emplear entre 120 y 300 operarios, que al parecer no llegó a materializarse. Si se llevó a la práctica en cambio el taller de Antonio Durán, conocido como Taller de coches de Su Majestad, del

Buen Retiro o de Lavapiés. Su organización era similar a la de las reales fábricas, siendo protegido por la Corona, su principal cliente<sup>71</sup>.

Ambos factores, competencia e industrialización, pesarían en la decisión de Castro de instalarse en México, en la que se integraría de inmediato en su gremio, en el cual, como ya vimos, alcanzó los cargos de maestro mayor y veedor desde 1792 o 93, precisamente bajo el virreinato del segundo conde de Revillagigedo.

También es significativo que Castro aparezca dos veces asociado a Luis Violante, aunque suponemos que ello respondería a ser ambos veedores del gremio, más que a una relación profesional más amplia. De hecho, por otra referencia documental de 1804, sabemos que Castro traspasó su taller de carrocería por 800 pesos a Simón María de la Torre, aunque este le denunció más tarde por no hacerle entrega de mismo<sup>72</sup>.

De nuevo en relación a su actividad gremial, nos informa el propio Castro de que intentó hacer un retablo en la iglesia de Santo Domingo a los patrones de los carroceros, San José, San Gabriel y San Elías, pero que no consiguió reunir el dinero necesario para ello por parte de sus colegas, por lo que a la postre desistió culminar su piadosa idea<sup>73</sup>.

Del taller de Castro contamos con una descripción de sumo interés, por la que sabemos que tenía tres fraguas y otros tantos herreros trabajando en ellas, además de veinte bancos de carpinteros. De igual modo, la madera de la que se proveía —cedro, pino y encina— no sólo era local, ya que la importaba de Cuba e incluso de Inglaterra, país del que también procederían los modelos de carruajes por él realizados. En cuanto a su lista de clientes no estaba reducida al virrey ni a la ciudad de México. Para la dirección técnica y la administración del trabajo contaba con un maestro carroceros, el cual era ayudado por un sobrestante y un cajero que llevaban al día un libro en relación a los operarios, otro a la recaudación y un tercero a los gastos. Todo ello indica que el taller de Castro era casi una fábrica de coches, en la que tres herreros harían las piezas metálicas que se aplicarían a las de madera, manufacturadas por un alto número de carpinteros. El gran volumen de facturación que cabe suponer al taller llevaría a Castro a dedicarse a las labores comerciales, dejando las técnicas en manos de un colega. Todo ello prueba la entrada de

---

<sup>71</sup> López Castán, 1986 y Galán Domingo, 2005b: 256-266.

<sup>72</sup> AGN, Indiferente virreinal, caja 4288, expediente 3.

<sup>73</sup> Recio Mir, 2018: 245-259. Futuras investigaciones en el Archivo Histórico de la Ciudad de México es muy posible que permitan conocer nuevos datos sobre la relación de Castro con el gremio. Sobre la evolución de este último remitimos a Recio Mir, 2018.

la economía capitalista en los viejos talleres gremiales de origen medieval e inspiración mercantilista como ha señalado Castro Gutiérrez<sup>74</sup>.

Merece la pena insistir en la gran producción que debió de alcanzar el taller de Castro, lo que enlazaría con el interés de Revillagigedo por los coches y con su normativa al respecto. Ese considerable volumen se deduce del número de operarios con los que contaba, empezando por los propios carpinteros, que serían en torno a veinte, a tenor del referido número de bancos, muy por encima del habitual de los talleres gremiales tradicionales. Otro hecho digno de destacar es la confluencia de varios profesionales en su taller, algo tradicionalmente característico en el caso de la carrocería<sup>75</sup>, pero que aumentó en este momento, siendo de particular significación técnica y laboral la aparición de los herreros, lo que ocasionó un sonado pleito entre herreros y carroceros<sup>76</sup>.

En cualquier caso, en 1792 y 1793 aparece citado «don» Joaquín de Castro en un pleito insignificante sobre el robo de un vidrio de un carruaje. Del mismo nos interesa ahora que se alude a él como «carrocero del excelentísimo señor virrey»<sup>77</sup>, que entonces era precisamente el segundo conde de Revillagigedo.

Es difícil saber con precisión qué supondría ser carrocero del virrey, pero creemos que estaría inspirado en el oficio de maestro carrocero habitual en la Casa del Rey<sup>78</sup>. Suponemos también que en Nueva España este empleo no sería tan reglado ni oficial como en la metrópoli. En cualquier caso, Castro haría alguno de los carruajes usados por Revillagigedo que las fuentes antes citadas vinculan al virrey. Asimismo, la distinción de carrocero virreinal parece probar que Castro era el más importante maestro de hacer coches del virreinato y, a su vez, el interés por los carruajes de Revillagigedo que venimos analizando.

A los cargos de maestro mayor y veedor del gremio y de carrocero virreinal Castro sumó otros también significativos. Así, por un documento de 1798 sabemos que «don Joaquín de Castro, don Antonio y don Pedro de Chauffe» eran «artífices profesores de carrocería, herrería, carpintería y maquinaria del Real Tribunal de Minería», al que solicitaban sus correspondientes y respectivos sueldos<sup>79</sup>.

Resulta significativa la vinculación de Castro a una de las más significativas empresas ilustradas del virreinato, la Escuela de Minería, que abrió sus

---

<sup>74</sup> Sobre este proceso véase Castro Gutiérrez, 1986: 119.

<sup>75</sup> González Angulo, 1983: 61, 62.

<sup>76</sup> Recio Mir, 2015b.

<sup>77</sup> AGN, Instituciones coloniales, Corregidores, Procesos Criminales, caja 16 A, expediente 99.

<sup>78</sup> Turmo, 1969: 18.

<sup>79</sup> AGN, Indiferente virreinal, caja 2865, expediente 6.

puertas el 1 de enero de 1792 bajo el auspicio de Revillagigedo. El plan de estudios de la misma contemplaba tres tipos de asignaturas: científicas, como matemáticas, física, química y mineralogía; mecánicas, como carrocería, herrería o carpintería; y de carácter moral y político. Tales materias estaban enfocadas a dos clases de profesionales, los ingenieros de minas y los peritos beneficiadores<sup>80</sup>.

Téngase en cuenta también que el Tribunal de Minería, institución que auspiciaba la escuela homónima, estaba formado por los más acaudalados mineros del virreinato, por lo que es factible que de este modo Castro entrara en contacto con ellos, lo que quizá le permitiese realizar sus carruajes.

A todo lo anterior, se sumó, por último, que Castro fue nombrado «sargento de carreteros de las maestranzas de artillería, que se me expidió por el señor don Pedro de Laguna Calderón de la Barca Moscoso y Chumacero, caballero de la orden de Santiago y coronel del real cuerpo de artillería», fechado en Veracruz, el 22 de octubre de 1808<sup>81</sup>.

El empleo de sargento de carreteros muestra la significación militar que tuvo el arte carrocerero. El desarrollo que el Real Cuerpo de Ingenieros alcanzó a finales del siglo XVIII y principios del XIX generó tal especialización que obligó a crear este empleo, cuya significación se puso de manifiesto en que recayera en Joaquín de Castro, el más importante carrocerero del virreinato. En tal sentido, la *Ordenanza del real cuerpo de artillería* de 1802 establecía que una compañía de obreros de maestranza habría de componerse de tres sargentos de carreteros, tres de herreros y cerrajeros y dos de carpinteros; a ellos se unirían cinco cabos de carreteros, otros tantos de herreros y cerrajeros y dos de carpinteros. Se especificaba que de los veinte aprendices que cada compañía tendría, ocho serían carreteros, cuatro herreros y cerrajeros, tres carpinteros, uno armero, dos toneleros y uno linternero<sup>82</sup>.

Por su arte, el *Tratado de artillería* de Tomás de Morla, publicado en 1803, dedica el artículo IV de su espléndido volumen de láminas a «la construcción de carruajes, máquinas y útiles para el servicio de artillería». Tanto las distintas cureñas —de obús, de campaña, de marina o de plaza—, como los carros y cajones de municiones, los carros fuertes, los carros boleros o las galeras de campaña, habían alcanzado una complejidad similar a la de los carruajes, lo que explica la necesidad de un carrocerero en este ámbito<sup>83</sup>.

---

<sup>80</sup> Véase Flores Clair, 1997.

<sup>81</sup> AGN, Indiferente virreinal, caja 1238, expediente 17.

<sup>82</sup> *Ordenanza...*, 1802: 231.

<sup>83</sup> Morla, 1803, artículo IV.

LÁMINA 10. *CARRO BOLERO*, LÁMINAS PERTENECIENTES AL TRATADO DE ARTILLERÍA DE TOMÁS DE MORLA, 1803

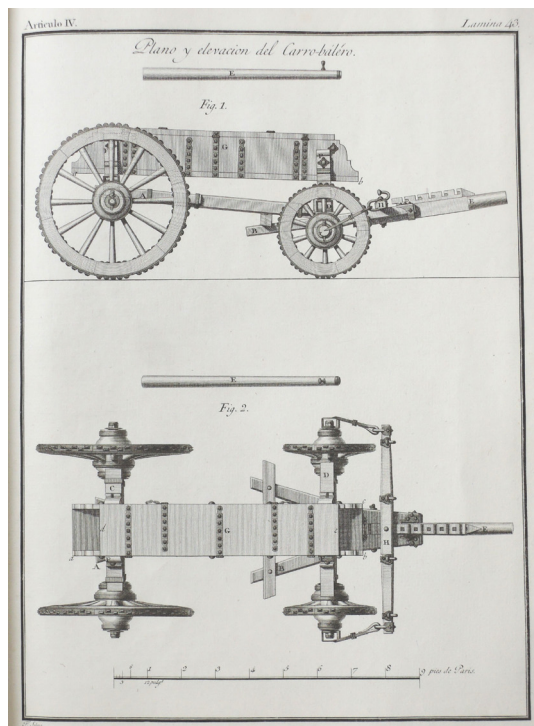
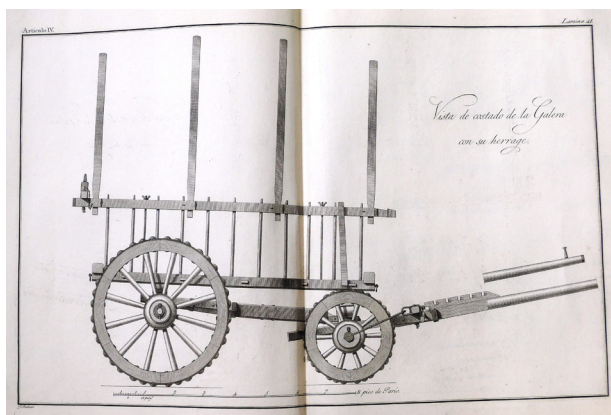


LÁMINA 11. *GALERA*, LÁMINAS PERTENECIENTES AL TRATADO DE ARTILLERÍA DE TOMÁS DE MORLA, 1803





La fecha del nombramiento de Castro como sargento de carreteros es muy significativa, tanto por ser la última referencia que de él tenemos, como por que ese año, al producirse la invasión francesa de España, el Tribunal de Minería encargó a Manuel Tolsá la construcción de cien cañones para defender el virreinato ante un factible ataque galo<sup>84</sup>. Es muy posible, por tanto, que la labor de Castro estuviese vinculada a esta empresa, de manera que así su nombre quedaría enlazado al de Tolsá al final de su vida.

Resulta expresivo en tal sentido que la *Gaceta de México* afirmase en 1810 que el más importante taller carroceros de la ciudad de México fuese precisamente entonces el regentado por Tolsá, por lo que suponemos que en ese momento ya habría muerto Castro o, al menos, habría dejado de trabajar. Señala además la referida fuente que, gracias a la implantación del buen gusto, desaparecieron «las pesadas tallas», en clara referencia al triunfo de los nuevos modelos neoclásicos ingleses sobre los viejos coches barrocos de tradición francesa<sup>85</sup>.

Tolsá, que llegó a México en 1791 como director de escultura de la Academia de Bellas Artes de San Carlos, construyó luego el edificio de la Escuela de Minería y se convirtió en la máxima figura del neoclasicismo novohispano, e incluso, como acabamos de decir, regentó un afamado taller de coches. En concreto, sabemos que su capacidad para charolar los carruajes con maque estaba a la altura de los maestros ingleses<sup>86</sup>. Sería por tanto digna de estudio su relación o, al menos, su paralelismo con Castro, del que suponemos que fue sucesor en el liderazgo de la carrocería de la capital del virreinato. De igual modo, otro asunto por dilucidación de Castro, vinculado al ejército y a la Escuela de Minería, sería su posible relación con la Academia de San Carlos, que de existir no debió ser de carácter oficial, ya que perteneció siempre al gremio de carroceros. En tal sentido, sabemos que a la Academia de San Carlos llegaron desde la metrópoli libros de «ornamentación de carrozas», lo que evidencia su relación con el arte carroceros<sup>87</sup>.

Para terminar y a modo de conclusión, solo resta insistir en la implantación de la carrocería neoclásica de inspiración inglesa en Nueva España que supusieron el segundo conde de Revillagigedo, las normas por él promulgadas y su carroceros de cámara Joaquín de Castro en la última década del siglo XVIII. Se abrió así la última etapa de la historia de la carrocería mexicana que se prolongó hasta principios del siglo XX, cuando el viejo arte carroceros se vino a traste por el triunfo del motor de explosión. En tal sentido, son muchas las líneas

---

<sup>84</sup> Alcantar Terán y Soriano Valdez, 2014.

<sup>85</sup> Serrera, 1993: 322.

<sup>86</sup> Alcantar Terán y Soriano Valdez, 2014: 169.

<sup>87</sup> Brown, 1976: 95.

que quedan abiertas a futuras investigaciones, como la actividad carrocera de Tolsá, la influencia que la Academia de San Carlos tuvo en la manufactura de coches, cómo el conflicto emancipador afectó al parque móvil mexicano, y, ya más a largo plazo, cómo el México independiente fue influido por el desarrollo de la potente industria carrocería de los Estados Unidos de América.

La investigación de tales y aun de otras cuestiones requerirá tanto de nuevos documentos como de otras fuentes literarias e iconográficas, como, por ejemplo, la obra de Theubet de Beauchamp<sup>88</sup>, cuyos correspondientes análisis permitirán conocer el desarrollo no solo de la carrocería mexicana, sino la de todo el ámbito cultural hispánico, cuestión apenas iniciada, sobre todo si se compara con lo conocido al respecto en otros marcos geográficos europeos. Además, para el estudio del siglo XIX, y a diferencia de lo que ocurre con el momento que en esta ocasión hemos tratado, ya contamos con un más significativo número de coches de caballos conservados, los cuales en el futuro habrán de ser clasificados, analizados y preservados.

LÁMINA 12. *CATEDRAL DE MÉXICO*, DETALLE, CARL NEBEL, *VOYAGE PITTORESQUE ET ARCHÉOLOGIQUE*, 1836



<sup>88</sup> Lombardo de Ruiz, 2009.

## BIBLIOGRAFÍA

- Albardonedo Freire, Antonio J., *El urbanismo de Sevilla durante el reinado de Felipe II*, Sevilla, Guadalquivir, 2002.
- Alcantar Terán, Ivan Denisivich y Soriano Valdez, María Cristina, *Arte y guerra. Manuel Tolsá artista y fundidor de cañones, 1808-1814*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2014.
- Brown, Thomas A., *La Academia de San Carlos de la Nueva España. I Fundación y organización*, México, Secretaría de Educación pública, 1976.
- Carnelli, Elisabetta y Coppola, Elisa, *Il patrimonio artistico del Quirinale. Carrozze e livree*, Roma, Lavoro, 1992.
- Castro Gutiérrez, Felipe, *La extinción de la artesanía gremial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.
- Castro Morales, Efraín, *Palacio Nacional de México. Historia de su arquitectura*, México, Museo Mexicano, 2003.
- Cisneros, Diego, *Sitio, naturaleza y propiedades de la ciudad de México*, Burgos, Sociedad estatal Quinto Centenario / Fundación de ciencias de la salud, 1992.
- D'Aulnoy, Condesa, *Viaje por España en 1679*, Barcelona, Círculo de lectores, 2000.
- Dávalos, Marcela, "La fundación de una política: gobierno del virrey Revillagigedo en la ciudad de México", *Estudios sociales*, 8 (Barcelona, 2011): 29-40.
- Díaz-Trechuelo Spínola, M.<sup>a</sup> Lourdes, Pajarón Parody, Concepción y Rubio Gil, Adolfo, "Juan Vicente de Güemes, segundo conde de Revillagigedo (1789-1794)", José Antonio Calderón Quijano (dir.), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV*, Sevilla, Escuela de estudios Hispanoamericanos, 1972, vol. 1: 85-366.
- El segundo conde de Revilla Gigedo. Juicio de residencia*, México, Archivo General de la Nación, 1933.
- Erskine Inglis, Frances (marquesa de Calderón de la Barca), *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*, Madrid, Rey Lear, 2007.
- Felton, William, *A treatise on carriages. Comprehending coaches, chariots, phaeton*, Londres, William Felton, 1794, 2 vols.
- Fernández Chaves, Manuel F., *Los Caños de Carmona y el abastecimiento de agua en la Sevilla Moderna*, Sevilla, Emasesa metropolitana, 2011.
- Flores Clair, Eduardo, *Minería, educación y sociedad. El colegio de Minería 1774-1821*, México, Universidad Iberoamericana, 1997.
- Furger, Andres, *Driving, The horse, the man and the carriage from 1700 up to the present day*, Hildesheim, Georg Olms Verlag, 2009.

- Galán Domingo, Eduardo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 2005a.
- Galán Domingo, Eduardo, “El carruaje ceremonial y ciudadano en España: de 1700 al triunfo del automóvil”, Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 2005b: 240-267.
- Gómez, José, *Diario curioso y cuaderno de las cosas memorables en México durante el gobierno de Revillagigedo (1789-1794)*, edición de Ignacio González-Polo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.
- González Angulo Aguirre, Jorge, *Artesanado y ciudad a finales del siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- González Claverán, Virginia, “Un verano en el México de Revillagigedo, 1791”, *Historia mexicana*, 150 (México, 1988): 199-240.
- Guerrero, Omar, “Revillagigedo o el hombre de Estado”, *Novohispania*, 1 (México, 1995): 229-257.
- Hernández Franyuti, Regina, *Ignacio de Castera: arquitecto y urbanista de la ciudad de México*, México, Instituto Mora, 1997.
- Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 1973.
- Instrucción reservada que el conde de Revillagigedo dio a su sucesor en el mando, marqués de Branciforte, sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey*, México, Agustín Guol, 1831.
- Izard, Miguel, “Metropolitanos, criollos y reformistas. La Nueva España de Revillagigedo (1789-1794)”, *Boletín americanista*, 30 (Barcelona, 1980): 181-220.
- Jaramillo Magaña, Juvenal, *Valladolid de Michoacán durante el siglo de las Luces*, Morelia, Instituto michoacano de cultura, 1998.
- José Damián Ortiz de Castro. *Maestro mayor de la catedral de México, 1787-1793*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / Universidad Nacional Autónoma de México, 2008.
- L'Encyclopédie. Diderot et D'Alembert. Menuisier en voiture. Sellier-carrossier*, París, Inter-Livres, 2001.
- Lombardo de Ruiz, Sonia, *Trajes y vistas de México en la mirada de Theubet de Beauchamp*, México, Turner, 2009.
- Lombardo de Ruiz, Sonia, Odena Güemes, Lina y Madrid Mulia, Héctor, *Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla, segundo conde de Revillagigedo, testimonio documental*, México, Gobierno de la ciudad de México, 1991.
- López Álvarez, Alejandro, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de manos, 1550-1700*, Madrid, Polifemo, 2007.

- López Álvarez, Alejandro, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1550-1700”, Enrique García de Santo Tomás (dir.), *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, Madrid, Universidad de Navarra, 2009: 269-291.
- López Castán, Ángel, “La construcción de carruajes y el gremio de maestros de coche de la Corte durante el siglo XVIII”, *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, 23 (Zaragoza, 1986): 99-115.
- Moncada Maya, José Omar, *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.
- Morla, Tomás de, *Láminas pertenecientes al tratado de artillería que se enseña en el Real colegio militar de Segovia*, Madrid, Imprenta Real, 1803.
- Ordenanza dividida en catorce reglamentos que Su Majestad manda observar en el real cuerpo de artillería para sus diferentes ramos de tropa, cuenta y razón y fábricas*, Madrid, Imprenta Real, 1802.
- Real cédula de su magestad y señores del consejo por la qual manda que los maestros de coches estrangeros o regnicolas aprobados en sus respectivas capitales de tales maestros que quisiesen establecerse en Madrid o en otras partes del reyno a exercer este oficio se les incorpore en el gremio correspondiente, presentando su título o carta de examen original y contribuyendo con las cargas y derramas que les correspondan y se declara lo que deben saber para ser examinados con lo demás que contiene*, Granada, Imprenta de los herederos de don Bernardo Torrubia, 1772.
- 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*, 101 (México, 2012a):13-38.
- Recio Mir, Álvaro, “Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la ciudad de México”, *Historias*, 81 (México, 2012b): 17-34.
- Recio Mir, Álvaro, “La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del virrey”, Víctor Mínguez Cornelles, *Las artes y la arquitectura del poder*, Castellón, Universidad Jaime I, 2013a: 2425-2439.
- Recio Mir, Álvaro, “*El primer bien que produce el coche es la autoridad: las hermandades sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas*”, José Roda Peña (dir.), *XIV simposio sobre hermandades de Sevilla y su provincia*, Sevilla, Fundación Cruzcampo, 2013b: 197-222.

- Recio Mir, Álvaro, “Los coches de Dios: carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”, Mariela Insúa y Martina Vinatea (eds.), *Teatro y fiesta popular y religiosa*, Pamplona, Instituto de estudios Auriseculares, 2013c: 269-289.
- Recio Mir, Álvaro, “La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778”, *Laboratorio de arte*, 25 (Sevilla, 2013d): 515-531.
- Recio Mir, Álvaro, “Ostentación, lucimiento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII”, *Laboratorio de arte*, 26 (Sevilla, 2014): 185-200.
- Recio Mir, Álvaro, “Alamedas, paseos y coches de caballos: función y significación social en España y América”, *Anuario de estudios americanos*, 72/2 (Sevilla, 2015a): 515-543.
- Recio Mir, Álvaro, “La carrocería novohispana al final de virreinato: el pleito múltiple del gremio de la ciudad de México de 1799”, *Atrio*, 21 (Sevilla, 2015b): 108-121.
- Recio Mir, Álvaro, “Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata: carácter suntuario de los carruajes barrocos en España y Nueva España”, Nuria Salazar Simarro, Jesús Paniagua Pérez y Juan Haroldo Antonio Rodas Estrada (coords.), *El tesoro del lugar florido. Estudios sobre plata iberoamericana. Siglos XVI-XIX*, León, Ediciones El Forastero, 2017: 545-565.
- Recio Mir, Álvaro, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Diputación de Sevilla / Universidad de Sevilla, 2018.
- Recio Mir, Álvaro, “The Significance of English Carriages in Spain during the XVIIIth Century”, *The Carriage Journal*, 57/3 (Lexington, 2019): 144-151.
- Recio Mir, Álvaro, “La vida en México de madame Calderón de la Barca como fuente de la carrocería en la primera mitad del siglo XIX”, *Miradas*, 3 (Heidelberg, 2020): 3-19.
- Rivero Merry, Luis, *Carruajes y guarnes en Andalucía*, Sevilla, Caja Rural, 1999.
- Roche, Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI au XIX siècle*, París, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000.
- Romero de Terreros y Vinet, Manuel, *Las artes industriales en la Nueva España*, México, Librería de Pedro Robredo, 1923.
- Sánchez Tagle, Esteban, *Los dueños de la calle. Una historia de la vía pública en la época colonial*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.
- Serrera, Ramón M.<sup>a</sup>, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Dirección General de Tráfico, 1993.
- Turmo, Isabel, *Museo de carruajes*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1969.

Fecha de recepción: 20 de febrero de 2019.

Fecha de aceptación: 25 de septiembre de 2019.

## The Second Count of Revillagigedo, his coachbuilder Joaquín de Castro and Neoclassical implementation in novohispanic carriages at the end of the Viceroyalty

---

The Viceroy and Second Count of Revillagigedo was responsible for a change from the rich Baroque style in use in eighteenth-century novohispanic carriages towards an English neoclassical design. The Viceroy was an essential figure, not only in the use of English carriages, but also for drafting unprecedented legislation that sought to define the scope of the carriage. Also instrumental, alongside Revillagigedo, was his coachbuilder Joaquín de Castro, for whom we will provide a first professional outline demonstrating the immense development of carriages in New Spain at the end of the viceroyalty.

KEY WORDS: *Viceroy Revillagigedo; Joaquín de Castro; carriage; New Spain; late eighteenth century – early nineteenth century.*

---

