



El dorador y carrocerero Félix Sarria: polémicas conceptuales y prácticas sobre el arte de la carrocería en Lima al final del siglo XVIII

The Gilder and Coachbuilder Félix Sarria: Conceptual and Practical Controversies about the Art of Coachbuilding in Lima at the End of the 18th Century

Álvaro Recio Mir

Universidad de Sevilla, España

alvarorecio@us.es

 0000-0001-7874-5625

Recibido: 02/12/2025 | Aceptado: 17/12/2025

Resumen

Análisis de la actividad profesional del carrocerero y dorador limeño del último cuarto del siglo XVIII Félix Sarria. Nuestra principal fuente de información será el pleito que se entabló contra él en relación con su examen de maestría como carrocerero. A partir de ese documento trataremos su formación profesional como dorador; su examen como maestro carrocerero y los carruajes que llevó a cabo. Ello permite realizar un retrato de la carrocería limeña al final del virreinato, momento por el que este arte pasaba por una crisis, de la que da prueba el pleito que protagonizó Sarria y que permite saber el funcionamiento de la profesión, las rivalidades profesionales existentes en este ámbito productivo, los tipos de carruajes que se llevaron a cabo, los clientes que requirieron de sus servicios y otras cuestiones del arte de la carrocería.

Abstract

An analysis of the professional activity of Félix Sarria, a coachbuilder and gilder from Lima during the last quarter of the 18th century. Our primary source of information will be the lawsuit filed against him regarding his master coachbuilder examination. Based on this document, we will examine his professional training as a gilder, his examination as a master coachbuilder, and the carriages he produced. This allows us to paint a picture of the coachbuilding industry in Lima at the end of the viceroyalty, a time when this craft was experiencing a crisis. Sarria's lawsuit provides evidence of this crisis and sheds light on the workings of the profession, the professional rivalries within this sector, the types of carriages produced, the clients who sought his services, and other aspects of the art of coachbuilding.

Palabras clave

Félix Sarria
Carrocería
Lima
Siglo XVIII
Concepto
Polémica

Keywords

Félix Sarria
Coachbuilding
Lima
18th Century
Concept
Controversy

Cómo citar este trabajo / How to cite this paper:

Recio Mir, Álvaro. "El dorador y carrocerero Félix Sarria: polémicas conceptuales y prácticas sobre el arte de la carrocería en Lima al final del siglo XVIII." *Atrio. Revista de Historia del Arte*, no. 32 (2026): 174-194. <https://doi.org/10.46661/atRIO.12975>.

© 2026 Álvaro Recio Mir. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0. International License (CC BY-NC-SA 4.0).

Lohman Villena puso las bases para el estudio del arte de la carrocería en Lima en un documentado artículo publicado hace tres décadas. Aunque lo subtuló “una aproximación”, es esencial para abordar el estudio del coche virreinal peruano, pese a que se centró en el siglo XVII¹.

Uno de los logros de tal publicación son las breves biografías de los principales carroceros limeños de tal siglo, excepcional en el mundo hispánico, donde aún carecemos de estudios sobre los maestros de hacer coches de la corte de Madrid. También ofrece el referido artículo apuntes del gremio de carroceros de Lima, que era subalterno del de los carpinteros, fundado en 1575 y cuyas ordenanzas seguían “la horden” de Sevilla. No obstante, los carroceros contaban con maestro mayor y veedores propios².

Por nuestra parte, nos ocuparemos de un maestro carroceros, Félix Sarria, que desarrolló su labor en la Lima del último cuarto del siglo XVIII. Francisco Quiroz ya lo mencionó en sus imprescindibles estudios sobre los gremios peruanos y, en concreto, citó el pleito que se entabló contra él en relación con su examen de maestría como carroceros, ya que era dorador de formación³. Este litigio va mucho más allá del caso concreto y es fuente esencial de la carrocería limeña del momento. Su abundante y expresiva prosa procesal trasluce aspectos gremiales hasta ahora apenas atendidos por la historiografía. Su riqueza y complejidad es tanta que resulta difícil su análisis sistemático, por lo cual, en esta ocasión, de los aspectos que cabría traer a colación, trataremos tres sobre Sarria: su examen de maestría, formación y obra.

- 1 Guillermo Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación,” *Revista del Archivo General de la Nación*, no. 14 (1996): 111-156. Sobre la carrocería limeña también esencial es Alejandro López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700,” en *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura aurea*, ed. Enrique García Santo Tomás (Madrid: Universidad de Navarra e Iberoamericana-Vervuert, 2009), 269-291.
- 2 Lohmann Villena, 143-147. Sobre Madrid véase Eduardo Galán Domingo, “El carruaje ceremonial y ciudadano en España, de 1700 al triunfo del automóvil,” en *Historia del carruaje en España*, ed. Eduardo Galán Domingo (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005), 240-266. Sobre el carroceros mexicano Joaquín de Castro, contemporáneo de Sarria, véase Álvaro Recio Mir, “El segundo conde de Revillagigedo, su carroceros Joaquín de Castro y la implantación neoclásica en los coches novohispanos al final de virreinato,” *Revista de Indias*, no. 282 (2021): 441-471, <https://doi.org/10.3989/revindias.2021.013>.
- 3 Francisco Quiroz, *Gremios, razas y libertad de industria. Lima colonial* (Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1995), 30 y 144. Véanse también Francisco Quiroz, *Artesanos y manufactureros en Lima colonial* (Lima: Banco Central de Reserva del Perú, 2008), 62-63 y Francisco Quiroz Chueca y Gerardo Quiroz Chueca, *Las ordenanzas de gremios de Lima (s. XVI-XVIII)* (Lima: Artes diseño gráfico, 1986).

Examen y concepto del arte de la carrocería: *no se pretende que sean ingenieros sino maestros regulares*

El pleito lo entablaron en 1777 el maestro mayor Francisco Flores, los veedores Juan Silverio Voto y Juan Garrido y los demás maestros del gremio de carroceros de Lima, que denunciaron que Sarria, "oficial dorador, se ha presentado en este superior gobierno pidiendo se le remita a examen del oficio de carroceros, con el propósito de abrir tienda y que su remisión es al maestro Salvador Yzquierdo, con exclusión de los referidos maestro mayor y veedores". Los carroceros entendían que tal solicitud tenía por objeto ejercer la profesión "sin pasar por el examen formal de lo teórico y práctico del arte prescripto por las ordenanzas del gremio y por las providencias últimamente dadas por este superior gobierno". Los carroceros afirmaban también que la intención que a ellos les movía era "redimir al público de los daños y perjuicios que le ocasiona en los intereses la impericia y el abuso de los que ejercen este arte sin la cabal noticia de sus reglas y ejecución material de las obras"⁴.

Los carroceros también alegaban que Izquierdo había "abandonado el oficio y se halla tan separado del gremio que aún no ha concurrido ni ha sido citado por la elección de este año" de maestro mayor y pedían que Sarria se examinase con el maestro mayor y los veedores como prescribían las ordenanzas⁵.

Se planteaba así la cuestión de la recusación de los examinadores por los candidatos a maestros, cuestión apenas estudiada. Recusar suponía cuestionar a las figuras más importantes de la profesión y, de alguna manera, poner en cuestión al propio gremio. De igual modo, que eligiera Sarria como examinador a Izquierdo induce a pensar que tendría alguna afinidad con él, como apuntaban los demás carroceros al afirmar que su verdadera intención era sencillamente no examinarse.

Sarria alegó que hacía tres años que contaba con tienda, en la que había ejercido el oficio de carroceros y que había pagado las alcabalas según las había asignado el maestro mayor. No obstante, el veedor Voto le exigió que se examinase, a lo que Sarria contestó que no se oponía a ello, pero que el referido veedor le profesaba una enemistad declarada, por lo que solicitaba ser examinado por cualquiera de los maestros carroceros de

4 Superior gobierno, legajo 16, cuaderno 418, año 1777, Archivo General de la Nación (AGN) Lima, f. 1.

5 Superior gobierno, f. 2.

Lima “a quien vuestra excelencia se sirviese nombrar, para que con su aprobación se le numere entre los demás aprobados”⁶.

En el transcurso del proceso Izquierdo afirmó que Sarria era “natural de esta ciudad, de edad de treinta y seis años, alto de cuerpo, delgado, con una nube en el ojo derecho, cara larga y lampiño de barba”, de lo que se deduce que nacería hacia 1740. Añadía que, habiéndole hecho diversas preguntas tocantes a su oficio “según ordenanza”, las satisfizo con exactitud, por lo que declaró haberlo encontrado hábil en dicho oficio de carroceros, “dándole poder y facultad para que pueda tener tienda abierta, así en esta ciudad como fuera de ella, con oficiales y aprendises”. Por su parte, visto dicho examen por el alcalde ordinario, lo aprobó, confirmó “y mando se guarden a dicho Félix Sarria todos los fueros y privilegios que han usado y debido guardar”⁷.

Para cumplir con las formalidades vinculadas al acceso a la maestría, Sarria juró “usar bien y fielmente dicho oficio, a su leal saber y entender, sin agrabio de partes”, de manera que si así lo hiciera “Dios Nuestro Señor le ayude y al contrario se lo demande”. Tras el ceremonial firmaron el expediente, ante Andrés de Sandoval, escribano del cabildo, el alcalde ordinario, Izquierdo y Sarria, siendo de ello testigos Miguel Márquez, portero del cabildo, justicia y regimiento de Lima; Carlos del Castillo, receptor de la audiencia, y Bernardo de Herrera, también receptor de la audiencia de Lima”⁸.

Tras el examen, Sarria pagó el 2 de septiembre de 1777 seis pesos y cuatro reales “que pertenecen al real derecho de media *annata*”, impuesto aparejado al acceso al ejercicio profesional⁹. No obstante, los carroceros limeños pidieron declarar nulo su examen, cerrarle la tienda a Sarria y que “cese en el oficio de carroceros, que ahora intenta seguir, apostatando de el de dorador, que ha ejercido toda su vida”, hasta que no fuese examinado por el maestro mayor y veedores del gremio de carroceros con arreglo a sus ordenanzas. Argumentaban que el examen habría de ser “conforme a las reglas de la teórica” y “de la práctica y ejecución de aquellas obras que ha de dirigir y trabajar”¹⁰.

Ello parece indicar que con anterioridad los exámenes eran sólo teóricos y que así fue el cuestionado de Sarria, en lo que se insistió más adelante. Suponemos que debido a

6 Superior gobierno, ff. 4-5.

7 Superior gobierno, ff. 5 vto. y 6.

8 Superior gobierno, ff. 6 vto. y 7.

9 Superior gobierno, f. 43.

10 Superior gobierno, ff. 10 vto.-12.

la cada vez mayor complejidad técnica de la manufactura de coches se debió implementar la referida prueba práctica. En cualquier caso, sorprende que un asunto tan importante como el examen de maestría no estuviese codificado, por lo que suponemos que, en este punto, como en otros del orden gremial, primaría la costumbre.

Los carroceros afirmaban también que lo que decía Sarria era falso, “desde el principio hasta el final”, y aseguraban que no podía negar que su oficio era el de dorador y que a ejercerlo entró en la carrocería del maestro Bernardino Jaramillo. Al fallecer este “quedó por su albacea o lo eligió la viuda para que corriese con la tienda, continuando las obras pendientes hasta su perfección y entrega a los dueños, como un mayordomo o sobrestante que estuviese al cuidado del trabajo de los oficiales”¹¹.

A ello añadían los carroceros un interesante apunte que retrata el funcionamiento gremial y la situación de la carrocería limeña. En concreto, decían que a la viuda de Jaramillo le permitió el gremio continuar con la tienda de su marido a condición de tener en ella un oficial examinado e idóneo “para dirigir las obras según arte”, como así ocurrió. Una segunda condición era que el desarrollo laboral de taller estaría bajo “la inspección y economía de Félix Sarria, administrador o mayordomo de la casa, en cuyo nombre se encapitaban los conciertos de los carruajes que allí se obraban”¹².

Los carroceros puntualizaban que la alcabala la pagó el primer año la viuda de Jaramillo, mientras que el segundo pidió esta que se le exigiese a Sarria, por haberla despojado de su casa y por trabajar de manera independiente. Lo mismo ocurrió el tercer año, cuando no se le pudo cerrar la tienda a Sarria por estar enfermo, a pesar de lo cual continuó trabajando con oficiales. Se insistía en el proceso en que los dos primeros años la tienda permaneció a beneficio de la viuda y el último no se cerró por piedad “y porque el público no podía experimentar perjuicio”, aunque, pese a estar imposibilitado, Sarria seguía dirigiendo las obras. Cuando sanó fue cuando se le requirió que cerrase la tienda o se examinase. Otra cuestión rebatida por los carroceros limeños fue la enemistad de Sarria y Voto, acerca de lo cual dijeron que era notorio que la moralidad y calidad de Voto “excluyen la bastarda sospecha de hacer hostilidad contra la justicia y razón”¹³.

Se apuntan con todo lo anterior varios asuntos, como la sucesión de las viudas de los talleres de sus maridos, regentados técnicamente por un oficial, del que en este caso se

11 Superior gobierno, ff. 12-13.

12 Superior gobierno, ff. 13.

13 Superior gobierno, ff. 13 vto.

omite su nombre, y junto al cual se encontraba Sarria. Se empleaba para referir la labor de éste el término de administrador o sobrestante, igual que en el taller mexicano del contemporáneo carroceros virreinal Joaquín de Castro, que contaba con un maestro que realizaba las obras, ayudado por un sobrestante, a lo que se sumaban en este caso otros dos operarios para las labores administrativas y económicas. También sale a relucir en relación con Sarria el frecuente quebranto del sistema gremial que suponía que los oficiales abriesen taller sin haber sido examinados¹⁴. El hecho de que en el litigio no se desarrollase la cuestión de que Sarria contaba con un taller abierto y a pleno rendimiento sin ser maestro apunta que ello era una situación, aunque irregular, generalizada.

Los carroceros resumían el caso de Sarria diciendo que, “mal contento con su oficio de dorador”, lo quería abandonar “y apropiarse del de carroceros”, con el que no tenía más relación que haber sido administrador de la tienda de la viuda de Jaramillo. No obstante, valiéndose de las amistades que ella le había proporcionado, se “las ha apropiado y se ha substraído del servicio y dependencia de dicha viuda y proyecta abrir tienda para disfrutar en ella las utilidades de las obras que le ha arrebatado”. No obstante, como para ello era preciso examinarse, conocedor “de su absoluta impericia”, reusó hacerlo y recusó al alcalde y veedores¹⁵.

Sobre Izquierdo, los carroceros limeños insistían en que “hace trece años que voluntariamente se separó del arte de carrocería”, arte del que dijeron que “pende todo de la idea”, a lo que añadieron que “en el decurso del citado tiempo corrido han variado notablemente aquellos principios y reglas en que estaba instruido y se han mejorado otras, más prolixas y exquisitas, de manera que si hoy se formase una obra por aquellos principios y plantillas saldría imperfecta y deslucida”¹⁶.

Parece ello hacer referencia a la rápida evolución del arte carroceros, que precisamente en estos momentos pasaba de la tradición barroca francesa a la inglesa de carácter neoclásico, la cual se caracterizó por una considerable perfección técnica y un notable incremento de sus piezas metálicas, particularmente de los sistemas de suspensión, cada vez más elaborados y complejos¹⁷.

14 Quiroz, *Gremios, razas*, 37-42 y 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* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla y Diputación de Sevilla, 2018), 160-168 y 259-261.

15 Superior gobierno, ff. 13 vto. y 14.

16 Superior gobierno, ff. 14 y 14 vto.

17 La referida tradición francesa quedó reflejada en Denis Diderot y Jean D’Alambert, *L’encyclopédie. Menuisier en voiture. Sellier-carrosier* (Tours: Biblioteque de l’image, 2001).

Los carroceros limeños seguían aludiendo al concepto de su arte al insistir en que “el decreto de 18 de abril de 76 mandó este superior gobierno que el examen de los carroceros se hiciese de la teórica y práctica” y que, en cambio, “en el que Ysquierdo hizo de Félix nada se encuentra en punto de dicha práctica”. Afirmaban que “lo principal es la ejecución y practica”, ya que dicho arte solo estaba sujeto a “la idea y fantasía”, debido a que no había “autor que prescriba sus reglas”, por lo que es “fácil manifestarse perito el que jamás haya tomado un mazo en la mano”. Insistían en su carácter práctico, “prescindiendo de curiosidad exquisitas”, ya que “no se pretende sean yngenieros sino maestros regulares”. Insistía Voto en tal argumento al pedir que “el examen no sea solamente theórico, como se ha practicado hasta aquí, sino que se redusca a la práctica y execusión de las piezas que se señalan”, ya que “de este modo se logrará que el gremio se expida en sus obras con la inteligencia y acierto que conviene al público”¹⁸.

Era así formulado un concepto de la carrocería de carácter mecánico y gremial, frente al ilustrado y académico apuntado en México, donde se dijo que al “maestro director de coches” se le debe exigir “la idea más clara y puntualizada de su aplicación con reglas, proporciones y a la manera que un buen arquitecto o ingeniero”, ya que a los carroceros les bastaba con explicar “el diseño que haga de las respectivas partes de un coche”, sin que se pudiera exigir que las manufacturase, “quedando esta material operación a las manos del oficial, dirigidas por la idea”¹⁹.

Volviendo al pleito, Sarria señaló que los carroceros limeños carecían de ordenanzas y que mediante las de los carpinteros pretendían “hostilizar a un oficial que ha trabajado a satisfacción del público y que espide lo que se le encomienda con acierto y puntualidad y que jamás ha dado motivo a queja”. También afirmaba que su taller era “bastante” y que en sus contratos se manejaba con honor, tanto por la calidad de sus obras, como por la puntualidad de su cumplimiento, “de modo que el público está satisfecho de este artífice”²⁰.

Mostró también Sarria sus dudas sobre un examen práctico, afirmando que no entendía como podría hacerse, “ni como los examinadores por las preguntas que hagan puedan comprender si el examinado está o no en aptitud para exercitar el oficio”, ya que “todo examen es reducido a averiguar quales son los principios de la facultad y quales los medios proporcionados para ponerlos en práctica”, no siendo necesario que de

18 Superior gobierno, ff. 14 vto. y 22-25.

19 Recio Mir, *El arte de la carrocería*, 230.

20 Superior gobierno, ff. 30-32 y 36 vto.

“pruebas sensibles del buen éxito que sus ideas tienen en la práctica”. Afirmaba que era suficiente que las expusiera al examinador para que este supiera “si está o no hábil el examinado para entrar en el oficio”. Terminaba afirmando que “el estudio de la jurisprudencia, el de las matemáticas y otras ciencias, sin contar con los oficios mecánicos, no es de pura theórica, nada sirve sin la práctica, pero el examen de esta no consiste en que el examinado al tiempo del examen defienda y siga una causa y así de las demás sino en que preguntado como la seguiría responda que de este o de aquel modo dixe que esto sucedía sin contar con los oficiales mecánicos por que el estudio se estos casi no es otra cosa que la misma práctica”²¹.

Sarria también dio así su concepto de carrocería, acerca de la cual dijo que “querer elevar la carrocería al grado de las cosas científicas es dar un motivo de irrisión a los hombres sensatos”. Afirmaba que en la carrocería “no hay abstracciones y sutilezas, no hay conceptos metafísicos que opriman el entendimiento ni un axioma que prohíba contra la voluntad del dueño”. Insistía en que “el que paga su dinero es el que establece los principios y el fin”, de igual modo que de “buen carrozero es tomar de memoria estas medidas que le forman la regla invariable de aquella determinada obra, so pena de quedarse con ella y trabajar otra de nuevo hasta cumplir el contrato”²².

Continuaba Sarria diciendo, en relación con la hechura de los carruajes, que le gustaría preguntar a los maestros del gremio que “dónde y cómo debe colgarse un coche para que tenga un movimiento cómodo”, para lo cual “es necesario tener atención al espacio del juego, al volumen de la caja, a su peso y al punto imaginario en que este gravita dentro del mismo espacio y estos conocimientos son tan universales que jamás se pueden asegurar que un coche quede bien colgado en el mismo punto que a otro acomodó y como no se anda con la balanza ni el peso de cruz en la mano es necesario ocurrir al buen tino y a los experimentos fundados en las observaciones que se hacen para conseguirlo”²³.

Ofrecía así, igual que sus oponentes, un concepto tradicional de la carrocería, sin reglas fijas, apelando al buen tino del maestro, su experiencia y a la voluntad de la persona que encarga la obra.

21 Superior gobierno, ff. 38-39.

22 Superior gobierno, ff. 39 y 39 vto.

23 Superior gobierno, ff. 40 y 40 vto.

Alude también Sarria a otros personajes que cobraron un particular protagonismo, los marchantes. Afirmaba que si un marchante le mandaba hacer un coche de cuatro ruedas de igual diámetro lo ejecutaría “a pesar de la desproporción que formase a la vista y de la risa que causara a los que le vieran y aun haría más que le formaría de tres ruedas si así me lo mandasen, pues el riesgo de caerse y romperse no hera de mi cuenta quando la extravagancia del dueño quería hacer estas tentativas contra su bolsillo y su cabeza”²⁴.

Sarria afirmaba que tales opciones no eran una invención suya, ya que coches de “cuatro ruedas grandes iguales existen en el Giro y Ruta de las Pampas, próximas a Mendoza, y el carruaje de tres ruedas se vio en el paseo público de la ciudad de México”. Esto último afirmaba haberlo oído de personas que acaban de llegar de allí, que también le contaron que tal coche de tres ruedas “fue fatal”, a pesar de lo cual al carroceros se le pagó su importe y “ni le siguió pleito el dueño”²⁵.

La figura del marchante indica la aparición de intermediarios entre el público y los talleres, que hasta ese momento habían sido centros productores y comercializadores. Los marchantes, ajenos a la tradición gremial, fueron señal del paso de una economía mercantilista a otra liberal y del ocaso de los gremios²⁶.

Por otra parte, parece que Sarria conocía la carrocería de otros puntos de América. No obstante, y aunque ahora no entremos en la compleja cuestión tipológica, cabe apuntar que los coches de tres ruedas tienen un remoto origen en los carricoches de fines del siglo XVI. Por lo que se refiere al otro tipo de cuatro ruedas grandes e iguales, imaginamos que, más que a un tipo de coche, haría alusión a la carreta rioplatense, lo que a la postre parece indicar que Sarria no estaba al día de la carrocería contemporánea²⁷.

24 Superior gobierno, f. 39 vto.

25 Superior gobierno, f. 40.

26 Quiroz, *Gremios, razas*, 82-89.

27 Sobre los carricoches véase Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700* (Madrid: Polifemo, 2007), 165, nota 37 y sobre la carreta rioplatense, Ramón M^a Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas* (Madrid: Dirección General de Tráfico, 1993), 235-243.

Formación como dorador y carroceros: como todos los demás

En el proceso contra Sarria se hizo un interrogatorio relativo a en qué taller aprendió el oficio, quién fue su maestro, durante cuánto tiempo se formó y con qué maestros trabajó como oficial. Junto a ello le preguntaron qué obras había fabricado con sus manos en el ejercicio del oficio de carroceros, para qué personas y dónde se encontraban. Por último, también se le planteaba si en su examen Salvador Izquierdo “le hizo ejecutar alguna pieza o mecanismo del arte en presencia del señor juez que autorizó dicho examen y qual fue ésta”²⁸.

Ello ayuda a conocer la formación de Sarria, el cual dijo que aprendió el oficio en el taller de su padre, Domingo de Sarria, así como “en todas las carrocerías de esta ciudad, que asistiendo como dorador, al mismo tiempo, practicaba el oficio de carroceros”²⁹.

Por su parte, Izquierdo declaró que Sarria “no ha aprendido el oficio de carroceros en tienda publica, pero que lo ha aprendido como todos los demás”. A ello añadía que había estado mucho tiempo trabajando como dorador y especificaba que en el taller de Blas de Espinosa “trabajaba molduras y otras cosas” desde hacía diez y seis o diez y ocho años³⁰.

Se confirma así, además de que sus detractores tenían razón, que Sarria se formó, junto a su padre, como dorador y no como carroceros. Tal técnica la aplicaron padre e hijo a coches, que en los años sesenta del siglo XVIII, cuando se produciría su aprendizaje, alcanzaban su plenitud barroca, cubiertos de labores de talla, luego pintadas y doradas³¹.

Cabe destacar que el dorado se llevase a cabo en los talleres carroceros limeños por especialistas, lo que evidencia que la carrocería era un arte total. Ello tendría su origen en la segunda mitad del siglo XVII, cuando arraigó en la Ciudad de los Reyes el modelo de las *grands carrosses* francesas típicas la corte de Luis XIV, recubiertas de menuda talla dorada³².

28 Superior gobierno, ff. 50 y 50vto.

29 Superior gobierno, ff. 50 vto.-51.

30 Superior gobierno, ff. 45 y 45 vto.

31 Álvaro Recio Mir, “De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII,” *Laboratorio de arte*, no. 22 (2010): 235-261, <https://doi.org/10.12795/LA.2010.i22.11>.

32 Ismael Jiménez Jiménez y Álvaro Recio Mir, “El virrey conde de Castellar y su ley contra el lujo en los coches peruanos: ¿una vía para preservar el estatus social o el intento de un nuevo impuesto?,” en *Movilidad cortesana y distinción. Coches, tiros y caballos. II congreso internacional Las caballerizas reales y el mundo del caballo* (Córdoba. 6-8 de octubre de 2017), coord. Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (Córdoba: Instituto Universitario “La Corte en Europa”, 2019), 305-326.

Contamos con un caso paralelo y contemporáneo al de Sarria en Sevilla, en la que los pintores José Rubira y Joaquín Cabral Bejarano dirigieron un taller de coches en el que se hacían carruajes y se enseñaba el arte carroceros, en una suerte de academia, a lo cual se opusieron los carroceros hispalenses³³. Otro caso similar al limeño es el de Manuel Tolsá, del que en 1810 decía la *Gaceta de México* que los coches salidos de su taller eran los mejores del virreinato, destacando en particular su charolado, del que el gran protagonista del neoclasicismo novohispano se convirtió en reputado especialista³⁴. Todo ello induce a pensar que el arte carroceros se debió de convertir en un negocio lucrativo y con cierta demanda, lo que explicaría que Sarria quisiera cambiar de profesión.

En cualquier caso, el contacto de Sarria con los carroceros, en particular, con el referido Espinosa y el antes aludido Jaramillo, le permitiría iniciarse en el trabajo de la madera, aunque no de una manera reglada, ni siquiera siguiendo el modelo empírico de los gremios, por lo que cabría entender su formación como autodidacta.

Creemos significativo que Izquierdo, en relación a la formación de Sarria, afirmase que no fue en ningún taller y que apostillase que en eso era *como los demás*. Evidencia ello el carácter más laxo de los gremios limeños respecto a los metropolitanos, que Francisco Quiroz hace extensivo a todos los ámbitos de este modo de producción³⁵.

En cualquier caso, todo indica que la formación de Sarria en el arte carroceros debió ser limitada, lo que se deduce de la afirmación de los carroceros de que quería abandonar su oficio de dorador "y apropiarse del de carroceros, en que no tiene más inteligencia que la que le ha dado la administración económica de la tienda de la viuda de Xaramillo"³⁶.

La formación fue una cuestión esencial en el ámbito gremial. Todo indica que en Lima estaba poco sistematizada y que no se plantearía de manera efectiva lo que en la metrópoli formuló por entonces Campomanes en su *Discurso sobre la educación popular*, ni en Nueva España en relación con los carroceros, a los que incluso se propuso su paso por la Academia de Bellas Artes de San Carlos de México³⁷.

33 Álvaro Recio Mir, "Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia," *Laboratorio de arte*, no. 18 (2005): 355-369, <https://doi.org/10.12795/LA.2005.i18.30>.

34 Recio Mir, *El arte de la carrocería*, 261 y 262.

35 Quiroz, *Gremios, razas*, 6 y 20.

36 Superior gobierno, f. 13 vto.

37 Recio Mir, *El arte de la carrocería*, 185-244.

Suponemos que tal arbitrariedad de los carroceros limeños sería debida a que, como menciona el pleito, no tenían ordenanzas propias. Tanto en Sevilla como en México el gremio de carroceros surgió al separarse del de los carpinteros, lo que quedó plasmado en sendas ordenanzas. En cambio, en la Ciudad de los Reyes la vinculación con los carpinteros nunca se rompió ni se redactaron unas ordenanzas propias para la carrocería³⁸.

Esta carencia de unas ordenanzas propias de los carroceros en Lima influiría en la organización de la profesión y afectaría tanto a la formación de los aprendices, cuestión habitual en esta tipología de normas, como a todos los aspectos del arte carrocer, que como indicamos vivía en esos momentos una verdadera revolución técnica. Al carecer de normas específicas, cabe suponer un desarrollo profesional menos reglado y más vinculado a la práctica consuetudinaria³⁹. De igual modo ello cabría relacionarlo con el concepto tradicional, de carácter mecánico, que se tenía de la profesión como antes vimos.

Sobre la formación de los carroceros cabe traer a colación que en las antípodas de lo que parece que ocurría en Lima se encontraba lo que propugnaba una real orden de Carlos III, relativa a la incorporación de maestros extranjeros a los gremios nacionales de maestros de hacer coches, y que especificaba que en el examen de maestría la ejecución de una pieza sería sustituida por la realización de un dibujo, con las medidas y proporciones correspondientes. De igual modo, instaba dicha real orden a los aprendices y oficiales del "arte de hacer coches" a que no se limitasen "a la elaboración de las maderas, como hasta aquí lo han hecho, sin aspirar a otro conocimiento ni inteligencia de las reglas necesarias y que asimismo se apliquen al dibujo"⁴⁰.

38 Álvaro Recio Mir, "La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales," en *Congreso internacional Andalucía barroca. I. Arte, arquitectura y urbanismo* (Antequera 17-21 de septiembre de 2007) coord. Alfredo J. Morales (Sevilla: Junta de Andalucía, 2008), 405-416 y Álvaro Recio Mir, "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*, no. 101 (2012): 13-38, <http://dx.doi.org/10.22201/iiie.18703062e.2012.101.2427>.

39 Aunque no tratemos en esta ocasión las ordenanzas ni el gremio, véase al menos Álvaro Recio Mir, "La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778," *Laboratorio de arte*, no. 25 (2013): 515-531, <https://doi.org/10.12795/LA.2013.i25.27>.

40 Ángel López Castán, "La construcción de carruajes y el gremio de hacer coches de la corte durante el siglo XVIII," *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, no. 23 (1986): 96-115.

Obras y clientes: *su conocida habilidad así en lo práctico como en lo teórico*

Enlazando con todo lo anterior, el pleito que venimos analizando también alude a las obras de Sarria. El mismo dijo al respecto que el hecho de que el examinado fuese o no buen práctico, antes que los examinadores, lo habían de decir las obras y sus dueños. En relación con ello afirmaba que su pericia era bien conocido, lo que señaló que pudo ser causa de la envidia que le tenían los carreros limeños, y que había hecho coches para personas de elevada posición. Especificaba de estos últimos que “vienen de un reyno donde los maestros del arte están sobre el maior gusto en este género de obras, por los frecuentes modelos que ben en coches que se hazen conducir allí de España, Ytalia, Francia e Inglaterra y se hallan tan satisfechos de mi pericia que admiran la persecución que se me hace”⁴¹.

El reino aludido cabe suponer que sería el de Nueva España, al que ya antes había mencionado explícitamente Sarria, donde, en efecto, había coches de tales procedencias⁴². Se hacía así un nuevo parangón entre la carrocería mexicana y limeña, de la que salía malparada esta última al poner en evidencia nuestro protagonista el carácter cosmopolita de la primera⁴³. No obstante, Lohmann Villena alude en el siglo XVII a carruajes en Lima procedentes de la metrópoli y de otros puntos de América⁴⁴.

Continuando con su argumentación, aludía Sarria a que se habían hecho “en los tiempos pasados un estanco de carrocería con el qual vivía tan perjudicado el público, havía de pagar el excesivo precio que se le pedía o havía de quedarse sin la obra a estos estancieros se les ha cortado su única ganancia”⁴⁵, lo que suponemos que sería una velada referencia al sistema gremial que así se ponía por completo en entredicho.

Por otra parte, sin olvidar la calidad de los materiales y de su manufactura, insistía Sarria en la enorme importancia que tiene el gusto del dueño, afirmando que sus clientes “todos salen bien servidos en el trabajo de la obra y en los materiales, que siempre son mejores, sin que a nadie se le ponga malo después de haberlo dado bueno”. Especificaba en tal

41 Superior gobierno, f. 40 vto.

42 Recio Mir, *El arte de la carrocería*.

43 Un estudio comparado de ambas se hace en Álvaro Recio Mir, “Hacia una primera investigación comparada de las carrocerías en México y Lima al final del virreinato,” *Nuevo Mundo, Mundos nuevos*, 2025, <https://journals.openedition.org/nuevomundo/99710>.

44 Lohmann Villena, “De coches,” 142-143.

45 Superior gobierno, f. 41.

sentido que la perfección de un coche o de una calesa era debida a la voluntad del dueño, que “es el que da todo su valor, por que quiere su obra no acomodada a unos principios que se suponen constantes y universales sino a su idea a su gusto a su capricho”. Sarria incluso aconsejaba a los sus oponentes que si querían arruinar su reputación “procuren ajustar sus medidas no al ayre de unos principios hechos a la mano, sino a la voluntad de los que paguen su dinero”. Afirmaba que “el cuidado de poner buenas maderas, ajustarlas bien, trabajarlas con solidez y limpieza por precios cómodos y no engañar a nadie han sido los axiomas y las sobresalientes reglas con que he tenido la satisfacción de hacer algunas obras para la casa del señor visitador general y que se acuda a la mía por lo que ocurre quando es precisa alguna composición de los coches de su señoría”⁴⁶.

Este protagonismo en la hechura de los coches de la voluntad de sus propietarios enlaza con lo que para el siglo anterior llamó Lohmann Villena *caprichos* de sus dueños, que dispusieron todo tipo de modificaciones y de detalles en los carruajes que encargaban para que fuesen además de lo más suntuosos posibles, sobre todo, únicos⁴⁷.

Una de las cuestiones más interesante de las que refería Sarria era que reconocía implícitamente que no hacía manualmente las obras que salían de su discutido taller, ya que “qualesquiera puede despachar bien el oficio de carrocería como tenga proporción para llevar a su casa los oficiales que necesite y por esto se hacen muchas obras en las casas de los dueños que no quieren exponer su dinero a las indigencias y buena conducta del gremio”⁴⁸.

Apuntaba así, en primer lugar, un nuevo concepto empresarial, en el que el maestro, más que el ejecutor material de las obras era el director de las manufacturadas en su taller por los oficiales. En segundo lugar, aludía al denominado trabajo domiciliario, uno de los grandes enemigos del sistema gremial, ya que su producción era ejecutada al margen del mismo, lo cual era habitual en muchas profesiones limeñas y de lo que tenemos referencias explícitas en el caso de la carrocería mexicana. En efecto, era frecuente que quien quisiese reparar su carruaje o encargar uno nuevo, acudiese a algún oficial para que lo hiciese en su propia casa, de manera que no podía ser controlado por los veedores, lo que suponía un menoscabo para el gremio y un ahorro para el propietario⁴⁹.

46 Superior gobierno, ff. 41-42.

47 Lohmann Villena, “De coches,” 136-138.

48 Superior gobierno, ff. 42 y 42 vto.

49 Quiroz, *Artesanos y manufactureros*, 60-61 y Recio Mir, *El arte de la carrocería*, 160 y ss.

En el referido interrogatorio Sarria concretaba que había “practicado y echo por su dirección” las obras siguientes:

- una para el señor don Joseph Ramos, secretario de la vista;
- otra para el señor marqués de Villafuerte, que es una bávara;
- otra que tiene en su casa para el señor marqués de Villablanca
- y otro coche para don Melchor Fonserrada de la visita general⁵⁰.

Sarria, a continuación, contestó a lo que le preguntaban acerca de su examen de maestría, del que dijo que el “primero fue de teórica, pero que después tubo segundo examen de demostración ante el alcalde ordinario don Francisco Castrillón del que salió aprobado, sin que nunca aya sido costumbre ponerse a trabajar delante del juez”⁵¹, lo que parece insistir en el carácter teórico que solían tener las referidas pruebas.

Sobre las obras de Sarria, Izquierdo, declaró haber reconocido dos coches suyos en su taller, “en blanco, como cuando se acabaron de concluir en dicha tienda”, así como otros “por dirección del referido Félix y los ha hayado corrientes, sin defecto alguno, por estar fabricados conforme a las reglas que deben observarse en el arte de la carrocería”. Aclaraba que estos últimos los vio circulando “y no les ha notado defecto que sea contra su autor, ni menos a otros muchos que se han trabajado en su tienda”. En relación con esta última también decía que “al presente tiene reconocidos varios coches que se hayan trabajando, cuya obra siempre ha estado y está arreglada conforme a las que se deben observar en semejante arte”. Por todo ello afirmaba que tenía “vastante satisfacción de dicho maestro Sarria, por su conocida habilidad, así en lo práctico como en lo teórico de su arte de carrocería”⁵².

De este modo Izquierdo aumentaba el catálogo de obras realizadas por Sarria, cuya labor al respecto calificaba de *dirección*, lo que parece insistir en que no realizaba materialmente los coches que salían de su taller. Aunque esta declaración no especifica cuales eran tales obras, parece indicar un número elevado, tanto las ya ejecutadas

50 Superior gobierno, f. 50 vto.

51 Superior gobierno, f. 51.

52 Superior gobierno, ff. 45 y 45 vto.

como las que estaban en fase de realización. Interesante nos parece la referencia a los coches en blanco, en claro paralelismo con el ámbito del retablo, lo que vuelve a indicar que la última fase del arte carrocerero era de carácter pictórico.

También Izquierdo, en el interrogatorio citado, dijo que nunca vio coches hechos “por las propias manos de Félix de Sarria y que ahora que es maestro ha visto varias [obras] maestreadas por el dicho Félix, como lo ejecutan todos los demás, y entre ellas una bábara para el marqués de Villablanca, que desde luego es de las más particulares”⁵³.

Insistía así en que las obras de nuestro carrocerero no las hacía él materialmente, solo las *maestreada*, resultando del máximo interés que apostillase que ello ocurría en la generalidad de los casos, lo que prueba que el sistema gremial estaba llegando a su fin y que se transitaba de una economía de corte mercantilista a otra liberal.

En cuanto a los clientes de Sarria mencionados, eran significativamente dos nobles y dos altos funcionarios. Ya refirió Lohmann Villena que la presencia de altos cargos, la consolidación de una nobleza local y el refinamiento en las costumbres fueron factores fundamentales en el desarrollo del coche limeño, privilegiado signo de distinción en una ciudad que era corte y capital virreinal. Ahora bien, estos dueños también influirían en los propios coches, ya que vimos que Sarria entendía que el carrocerero debía de atender a sus caprichos. De ello también se ocupó Lohman en el marco del siglo XVII, como ya apuntamos, lo que en muchas ocasiones puso de manifiesto un claro sentido de emulación y una evidente porfía social, que tenía su principal modelo en los coches del virrey y estos, en última instancia, en los del rey de España⁵⁴.

Los clientes de Sarria eran, por lo que se refiere a los nobles, el quinto marqués de Villafuerte, Lorenzo de la Puente y Castro, que fue alcalde ordinario de Lima en 1773. Por su parte, el marqués de Villablanca, era el cuarto titular de tal título, don Juan Antonio de Mena y Roldán Dávila, conocido como propietario agrícola⁵⁵. No obstante, quizá más significativos sean los dos funcionarios referidos, en particular Melchor Foncerrada y Ulibarri, subdelegado de la visita general de Perú. Se da la circunstancia que era novohispano⁵⁶, por lo que pudo ser él el quien informó a Sarria de cómo eran los coches mexicanos.

53 Superior gobierno, ff. 51-52.

54 Lohmann Villena, “De coches,” 111, 117-131 y 136-138.

55 Ileana Vegas de Cáceres, *Economía rural y estructura social en las haciendas de Lima durante el siglo XVIII* (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996), 147.

56 Justo Sierra, *Antología del centenario. Estudio documentado de la literatura mexicana durante el primer siglo de independencia (1800-1821). Primera parte* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1985), 271.

En cuanto a los carruajes, en la documentación limeña priman las referencias a coches y calesas. El primero es el término genérico que se empleó en castellano desde mediados del siglo XVI⁵⁷. Por su parte, las calesas era el tipo de coche más habitual en Lima. Jorge Juan y Antonio de Ulloa decían de ellas que “son tiradas por una mula, con un cochero y que no tienen más que dos ruedas y una caja cerrada con asientos a las dos testeras, son capaces para cuatro personas, la hechura es muy airosa y el todo de ellas de un costo exorbitante, pues llegan a valer de ochocientos a mil pesos, cuéntanse de 5000 a 6000 de ellas y los coches, aunque no corresponden a las calesas en el número, no dejan de ser bastantes”. Serrera ha interpretado la calesa como más popular que el coche a partir de la referencia de dichos autores, que decían también de los criollos limeños que “tienen para su servicio crecido número de domésticos libres y esclavos, para el exterior aparato y comodidad usan de coches los de mayor distinción o conveniencias y de calesas los que no tienen precisión de hacer tanto costo”⁵⁸.

Fernando Brambila nos dejó dos imágenes de estas calesas en torno a 1790, en los paseos limeños de Amancaes y del Agua, que siguen la descripción de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, pero como apunta Serrera, parecen diferenciarse de las calesas europeas, de capota plegable, e incluso de la imagen titulada “Españoles en calesa”, que se incluye en la obra *Trujillo del Perú*, del obispo Baltasar Jaime Martínez de Compañón, donde la calesa, al contrario que en Lima, es de caja completamente abierta, solo protegida por cortinas⁵⁹ (Fig. 1).

La cuestión tipológica, sobre todo en el Antiguo Régimen, es una de las más complejas del arte carroceros, por lo que la desarrollaremos en otra ocasión. En cualquier caso, en relación con Sarria, al menos cabe apuntar que solo se hace específica referencia a la bávara, por lo que cuando se alude al coche se haría referencia a vehículos genéricos. En cualquier caso, resulta interesante la referencia a dicha bávara, señal de que se trataba de una tipología no habitual. De ella ya contamos con referencias en la corte de Madrid desde finales del siglo XVI, recibiendo su nombre de su procedencia alemana y de la que no sabemos más que eso⁶⁰.

En cualquier caso, en 1777 Félix de Sarria, de 36 años, había realizado cuatro coches, imaginamos que en los tres años que estuvo en el taller de Jaramillo. Ello permite tener

57 López Álvarez, *Poder, lujo*, 66.

58 Serrera, *Tráfico terrestre*, 310-311.

59 Serrera, 302.

60 Isabel Turmo, *Museo de carruajes* (Madrid: Patrimonio Nacional, 1969), 7-8.



Fig. 1. Fernando Brambila, *Vista de Lima desde el Paseo de los Amancaes*, 1790.

alguna idea del ritmo de trabajo y de la demanda de las obras, que parece escasa, aunque Izquierdo da difusas referencias a un número quizá mayor. Esto último explicaría la razón del pleito que hemos traído a colación, una feroz rivalidad profesional y una escasamente desarrollada actividad productiva.

Aunque en esta ocasión solo nos hemos ocupado de Sarria en relación con su examen de maestría, formación y obra, no queremos dejar de apuntar qué ocurrió tras el rápido pleito que perdieron los carroceros en 1778 y que hemos analizado con anterioridad. Al respecto sabemos que nuestro protagonista siguió ejerciendo como maestro carrocerero. En tal sentido cabe apuntar que si como dorador tuvo su taller en la calle de Puno, como carrocerero lo ubicó en la de las Alcabalas. Debió de tener una exitosa carrera durante los años ochenta y noventa, ya que en 1800 alcanzó la maestría mayor del gremio limeño de carroceros, sucediendo en ella a Manuel Pimentel, el cual impugnó tal elección⁶¹. Se entabló así un nuevo

61 Real Audiencia, Causas Civiles, legajo 5, cuaderno 37, año 1800, Archivo General de la Nación (AGN) Lima, ff. 3 y 15 vto.

pleito del que nos ocuparemos en otra ocasión y que no hace más que señalar la situación de crisis que vivía el desarrollo del arte de la carrocería limeña al final del virreinato.

Referencias

Fuentes documentales

Archivo General de la Nación (AGN). Lima. Real Audiencia, Causas Civiles, legajo 5, cuaderno 37, año 1800.

Archivo General de la Nación (AGN). Lima. Superior gobierno, legajo 16, cuaderno 418, año 1777.

Fuentes bibliográficas

Diderot, Denis y D’Alambert, Jean. *L’encyclopédie. Menuisier en voiture. Sellier-carrosier*. Tours: Bibliothèque de l’image, 2001.

Galán Domingo, Eduardo. “El carruaje ceremonial y ciudadano en España, de 1700 al triunfo del automóvil.” En *Historia del carruaje en España*, editado por Eduardo Galán Domingo, 240-266. Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005.

Jiménez Jiménez, Ismael, y Álvaro Recio Mir. “El virrey conde de Castellar y su ley contra el lujo en los coches peruanos: ¿una vía para preservar el estatus social o el intento de un nuevo impuesto?” En *Movilidad cortesana y distinción. Coches, tiros y caballos. II congreso internacional Las caballerizas reales y el mundo del caballo* (Córdoba 6-8 de octubre de 2017), coordinado por Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán, 305-326. Córdoba: Instituto Universitario “La Corte en Europa”, 2019.

Lohmann Villena, Guillermo. “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación.” *Revista del Archivo General de la Nación*, no. 14 (1996): 111-156.

López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Polifemo, 2007.

---. “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”. En *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura aurea*, editado por Enrique García Santo Tomás, 269-291. Madrid: Universidad de Navarra e Iberoamericana-Vervuert, 2009.

López 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*, no. 23 (1986): 96-115.

Quiroz, Francisco. *Gremios, razas y libertad de industria. Lima colonial*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1995.

---. *Artisanos y manufactureros en Lima colonial*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú, 2008.

- Quiroz Chueca, Francisco, y Gerardo Quiroz Chueca. *Las ordenanzas de gremios de Lima* (s. XVI-XVIII). Lima: Artes diseño gráfico, 1986.
- Recio Mir, Álvaro. "Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia." *Laboratorio de arte*, no. 18 (2005): 355-369. <https://doi.org/10.12795/LA.2005.i18.30>.
- . "La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales." En *Congreso internacional Andalucía barroca. I. Arte, arquitectura y urbanismo* (Antequera 17-21 de septiembre de 2007), coordinado por Alfredo J. Morales 405-416. Sevilla: Junta de Andalucía, 2008.
- . "De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII." *Laboratorio de arte*, no. 22 (2010): 235-261. <https://doi.org/10.12795/LA.2010.i22.11>.
- . "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*, no. 101 (2012): 13-38. <http://dx.doi.org/10.22201/iiie.18703062e.2012.101.2427>.
- . "La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778." *Laboratorio de arte*, no. 25 (2013): 515-531. <https://doi.org/10.12795/LA.2013.i25.27>.
- . *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, Universidad de Sevilla y Diputación de Sevilla, 2018.
- . "El segundo conde de Revillagigedo, su carrocerero Joaquín de Castro y la implantación neoclásica en los coches novohispanos al final de virreinato." *Revista de Indias*, no. 282 (2021): 441-471. <https://doi.org/10.3989/revindias.2021.013>.
- . "Hacia una primera investigación comparada de las carrocerías en México y Lima al final del virreinato." *Nuevo Mundo, Mundos nuevos*, 2025. <https://journals.openedition.org/nuevomundo/99710>.
- Serrera, Ramón M^a. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid: Dirección General de Tráfico, 1993.
- Sierra, Justo. *Antología del centenario. Estudio documentado de la literatura mexicana durante el primer siglo de independencia (1800-1821). Primera parte*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1985.
- Turmo, Isabel. *Museo de carruajes*. Madrid: Patrimonio Nacional, 1969.
- Vegas de Cáceres, Ileana. *Economía rural y estructura social en las haciendas de Lima durante el siglo XVIII*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996.