



## LOS COCHES DE PROVIDENCIA EN LA PLAZA DE SANTO DOMINGO

Pedro Irigoyen Reyes y Carlos González Rodríguez  
Escuela Mexicana de Arquitectura y Diseño Gráfico, Universidad La Salle

La situación que reinaba en la ciudad de México a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX era por demás interesante: el transporte del abasto podía realizarse por medio de carretas, cargadores y canoas, que viniendo de Xochimilco, Iztacalco y Santa Anita llegaban hasta la misma Plaza de Armas; Los aguadores llevando sobre sus espaldas grandes cántaros con el agua que recogían de la fuente del Salto del Agua, en el Tecpan de San Juan y en la Plaza de la Mariscal; los vendedores ambulantes de verduras, frutas y dulces; los conocidos pregones de quienes llegaban a la capital a ofrecer sus productos; viejas carretas cargadas de vigas, piedras para construcciones, terrones de azúcar, bultos de harina o barriles de pulque; los omnibuses tirados generalmente por cuatro mulas, llegando o saliendo para poblaciones cercanas o lejanas y desde luego los carros de sitio llamados entonces CARROS DE PROVIDENCIA, transportando personas a diferentes lugares de la ciudad. Todo este bullicio aumentado por el rodar de los carros por los antiguos empedrados de las calles y de los puentes que cruzaban las acequias, contribuía a la ruidosa melodía cotidiana de aquella ciudad que ya para entonces contaba con ciento treinta mil habitantes.

Las calles tenían una pendiente desde las banquetas hasta el centro, que era el arroyo por donde corrían las aguas pluviales, los desechos orgánicos de caballos, mulas y otros animales que hacían resbaloso y peligroso el tránsito por aquellos empedrados. Bajo este contexto, los carros de alquiler no siempre contaban con la higiene deseada; el arreglo personal y el vestido de los cocheros dejaba mucho que desear; la inseguridad en las noches alejaba a los cocheros de su trabajo; los abusos cometidos a los usuarios era permanente y el exceso de pasajeros era común, sobre todo los domingos en los lugares de reunión.

Por decreto del entonces Virrey de la Nueva España, Conde de Revillagigedo, en el año de 1793, atendiendo a las peticiones de los concesionarios y del público usuario, se generó un reglamento que señalaba entre sus cláusulas lo siguiente: "Los COCHES DE PROVIDENCIA para el servicio público de México deberán ser cerrados y decentes, como también las libreas de los cocheros; las cajas serán verdes, con guarnición amarilla y con medallón en la espalda; se dará inicio con sólo ocho carros, pero se irán aumentando según se reconozca su falta; se situarán diariamente dos de estos coches en la calle del portal de Mercaderes, dos en la PLAZA DE SANTO DOMINGO, dos en la calle del palacio Arzobispal, y dos más en la calle de Zuleta, de las siete de la mañana a la una de la tarde y de las tres de la tarde a las nueve de la noche; para que en las noches oscuras se aumente la luz a los cocheros y para el mejor manejo de las mulas, luego que dé la oración, se encenderá un farolillo que tendrá cada coche por la parte del vidrio, el que se mantendrá encendido, hasta retirarse al despacho principal. Los coches se tomarán por hora a razón de cuatro reales cada una y no habrá variación aunque los coches salgan de las garitas afuera de los paseos comarcados, como son La Piedad, La Viga, El Peñón, La Tlaxpana, Romita y otros parajes que no pasan de una legua. Estarán obligados los cocheros a advertir a las personas que tomen los coches, luego que los dejen, que inmediatamente los registren, para ver si en ellos se dejan alguna cosa, pues con tal método quedará cerrada la puerta a todo reclamo que pueda hacerse en tiempo importuno. Los cocheros no permitirán que el número de pasajeros exceda de cuatro ni tampoco se permitirá viajar en la zaga o 'tablita' a persona alguna, a menos que sea un criado de los que hubiere fletado. No se alquilará ninguno de estos coches a personas indecentes y que se presenten con trajes asquerosos; tampoco para conducir enfermos a hospitales, a menos que sea algún herido o acometido de accidente imprevisto en la calle, pues en estos casos se exige la caridad; mucho menos se deberán conducir cadáveres. Están entendidos los cocheros, que ni por la mayor urgencia, han de correr ni galopar, así dentro de la ciudad, como fuera de ella, sino que han de usar un paso regular y rodado, pues además de ser molesto a los vecindarios, resulta en perjuicio de los empedrados y de los mismos coches" (1).



Este fue el origen de aquellos famosos CARROS DE PROVIDENCIA que funcionaron y dieron servicio a la ciudad hasta 1802; para esa época sumaban treinta los carros, cerrados, sin cortinas ni persianas y las mulas de cada uno buenas y del mismo color. Estos treinta coches se situaban doce delante del atrio de la Catedral, dos en la calle del Arzobispado, cuatro en la PLAZA DE SANTO DOMINGO, y los restantes en las calles de Jesús y en la casa de poveduría. Ninguna persona podía poner coches de alquiler, so pena de cincuenta pesos por primera vez, de cien por la segunda y de perder el coche y las mulas por la tercera.

Los carros de sitio continuaron atendiendo al público y ya para el año de 1850 existían ciento cincuenta de ellos y para 1891 trescientos.

La aparición de los tranvías de mulitas propició la competencia con omnibuses y coches de alquiler. El ferrocarril de vapor comenzó a suplir a las llamadas diligencias, acortando los tiempos de transportación a poblaciones cercanas a la capital; así para el año de 1852, el conde de La Cortina, obtuvo la patente del entonces presidente de la República, general Mariano Arista, para construir en cinco años el camino férreo a la población de Tlalpan, siendo nueve años después cuando se iniciaron los trabajos de construcción de las vías férreas del ferrocarril de vapor, los que fueron inaugurados por el Emperador Maximiliano.

Muchos fueron los usos que se le destinaron a la PLAZA DE SANTO DOMINGO durante el período virreynal y en el siglo pasado, pero destaca su función como área de alquiler de carretas y de carros de providencia; así consta en los numerosos escritos y grabados que perduran hasta nuestros días, lo que nos permite analizar el desarrollo urbano de nuestra gran ciudad.

## REFERENCIAS

Alvarez y Gasca, Pedro, La Plaza de Santo Domingo de México. México, INAH, 1971.

Rosell L, Lauro, Iglesias y conventos de México. México, Edit. Patria, 1961.

Marroqui, José Ma. La Ciudad de México. México, Edit. J. Medina, 1969

De Valle Arizpe, Artemio, Historia de la Ciudad de México. México, Edit. Pedro Robredo, 1946

Sedano, Francisco, Noticias de México. México, Edit. J. R. Barbedillo, 1880

Orozco y Berra, Manuel, La Ciudad de México, México, Edit. Porrúa, 1987.