

Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la ciudad de México

Álvaro Recio*

El gremio de carroceros de la ciudad de México fue aprobado por el virrey duque de Alburquerque en 1706, tras ser desgajado del de carpinteros. Ese año entraron en vigor sus primeras ordenanzas, lo que supuso el reconocimiento institucional de la profesión, aunque sus orígenes haya que retrotraerlos hasta la llegada de los primeros coches de caballos desde España en el siglo XVI, y aun hasta la conquista de México.¹

No obstante, las ordenanzas de 1706 fueron reformadas entre 1762 y 1773, dando lugar a las segundas con las que contó el gremio de la capital virreinal, a las que en 1785 se hizo un pequeño retoque. Todo ello, más allá de su interesante tenor, fue reflejo de la evolución de la carrocería novohispana durante gran parte del siglo XVIII.

La tramitación del proceso (1762-1773)

La reforma de las ordenanzas de los carroceros de la ciudad de México de 1706 la iniciaron los veedores del gremio Eugenio del Villar y Pedro

Sánchez de Vargas al plantear “añadir las (ordenanzas) que parecieron convenientes, así porque el transcurso del tiempo la materia demanda” como porque en “1761 se había promulgado bando para que los veedores, alcaldes y maestros mayores de cada arte y oficio sujeto a ordenanza representaran con el asunto lo que a respectivo común tuviera cuenta y pudiera influir a el del público, que es en substancia lo que se nos participó”.²

En concreto, fue en julio de 1762 cuando plantearon el cambio, cuya génesis radicó en una cuestión específica: si para aprender el oficio de carroceros y examinarse de maestro se debía “ser español”, lo cual no aparecía en las ordenanzas de 1706. Los veedores acordaron adoptar tal exigencia el 3 de septiembre de 1763 y en enero de 1764 mandaron su propuesta al fiel ejecutor para que, con audiencia del procurador general, informase de la conveniencia del cambio. Tras la reunión de “la junta y dictamen de prácticos que pusieron en método las ordenanzas”, el Cabildo acordó la modificación de las ordenanzas el 14 de octubre de 1766. Fueron confirmadas el 3 de septiembre de 1771 por decreto del virrey

* Universidad de Sevilla.

¹ 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”, en prensa.

² Archivo Histórico del Distrito Federal de México (en adelante AHDF), Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.1, f. 22.



Verdadera relacion de la conquista del Peru

y provincia del Peru llamada la nueva Castilla: Conquistada por el magnifico y esforçado caallero Francisco picarro hijo del capitan Gonzalo picarro cavallero de la ciudad de Trugillo: como capitan general de la cesarica y catholica magestad del emperador y rey nro señor: Embiada a su magestad por Francisco de Xerez natural de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla secretario del sobredicho señor en todas las puincias y conquista de la nueva Castilla y vro de los primeros conquistadores della.

Fue vista y examinada esta obra por mandado de los señores inquitidacaes del arcobispado de Sevilla: e impressa en casa de Bartholome perez en el mes de Julio. Año del parto virginal mil e quinientos e treynta e quatro.



marqués de Croix, que mandó “que se publiquen por bando”, aunque “no consta que así se hiziese”. Su publicación no se llevó a cabo hasta el primer día de marzo de 1773, siendo ya virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa.³

La documentación que generó el proceso específica que la causa que lo desató fue la pretensión de Mariano Pedroso de ser examinado. Ante ello, los veedores y maestros del gremio plantearon pedir a los aprendices “indispensablemente información de ser españoles, limpios de toda mala raza y sangre y que siendo muy pobre que no pueda dar la información judicial se le pida la fe de bautismo y se le averigüe su calidad”. No obstante, el procurador general objetó al respecto “que pocos gremios tienen la calidad de que sólo españoles limpios aprendan el oficio” y propuso que a “los indios puros y de mezcla con españoles no se les pueda prohibir aprender este oficio, examinarse o ser veedores”, ya que “en el estado presente el gremio de carrocería había admitido indistintamente aún para ser maestros a los mulatos”. Por ello, una vez discutida la cuestión y “reduciendo a método esta ordenanza como todas las demás, pidióse ordenase que el que hubiese de examinarse de maestro antes diese información de ser español, yndio, mestiso o castiso limpio de mala raza y casta y que sin esta calidad justificada no pueda ser admitido a examen ni obtener el título de maestro”.⁴

A la postre, la reforma no sólo afectó a tal aspecto, aprovechándose la ocasión para plantear otros muchos y significativos cambios. Así, siguiendo el orden de las ordenanzas de 1706, lo primero que se trató fue que, además de los dos veedores, “se elija otro con el nombre de maestro maior general para que, constituyendo número impar, no haia discordia en los exámenes y demás determinaciones”. Se especificaba que el maestro mayor general sería “superior cabeza del gremio”. Sin embargo, esta reforma no fue aprobada, ya “que no corresponde al número

corto de maestros que componen el gremio, que no pasan de diez y ocho, el que haiga tres superiores o veedores, improporcionada cabeza para tan corto cuerpo”. Además, se aclaraba que si los dos veedores vigentes tuviesen alguna disputa, regiría la postura del más antiguo.⁵

La segunda reforma que se planteó afectaba la quinta ordenanza de 1706, especificando que los carros triunfales y estufas “no se fabriquen sino por los carroceros”. Ello fue debido a que los carpinteros pretendieron arrogarse la facultad de construir los aludidos carros triunfales. A diferencia de la anterior propuesta, ésta sí fue aceptada, ya que la ordenanza primitiva aludía a que era facultad de los carroceros los coches tirados por caballos “y bajo esta cláusula se contienen carros triunfales, estufas, cupés y otros carruajes tengan el nombre que tuvieron”. Con ello se decía —muy expresivamente— que no se hacía agravio al arte de la carpintería, “porque aunque ella sea madre del oficio de carrocería una vez se erigió en gremio debe tenerse separado”.⁶ La tercera cuestión tratada fue que quienes alquilaran forlones no podrían “aderezarlos en su casa, aún con maestro examinado, sino que han de acudir a las tiendas públicas”, estableciéndose una pena de 25 pesos por contravenir tal norma. Este punto fue rechazado en parte por estar incluido en las ordenanzas de 1706, de forma que se acordó que la nueva ordenanza fuese: “que ninguno que tratase en alquilar coches pueda por ningún pretexto (salvo el maestro del dicho oficio) aderezar en sus casas los coches y forlones, sino que lo haga con maestros examinados”.⁷ La cuarta reforma insistía en lo anterior al plantear que el maestro mayor visitase con los veedores las casas de los alquiladores de forlones. Ello, lógicamente, no fue aprobado, ya que previamente fue rechazado crear la figura del maestro mayor.⁸ En quinto lugar se pidió eliminar la

⁵ *Ibidem*, exp. 4.1, ff. 30 vto. y 31.

⁶ *Ibidem*, ff. 32 y 32 vto. Los tipos de coches se verán más tarde.

⁷ *Ibidem*, ff. 33 vto.-35.

⁸ *Ibidem*, f. 36 vto.

³ *Ibidem*, exp. 6.15, ff. 55-56 vto.

⁴ *Ibidem*, exp. 6.15, ff. 57 y 57 vto.

undécima ordenanza de 1706, por la que el maestro que cerrarse su taller por quiebra o alzamiento de bienes sólo podría reabrirlo prestando fianza a los veedores. Se suprimió tal requisito por “demasiado exigente”.⁹ A continuación se pidió reformar la décimo cuarta ordenanza de 1706, relativa a que un devoto había custodiado hasta entonces los bienes de la imagen a la que rendía culto el gremio, el Santo Ángel, y que lo haría hasta su muerte, momento en el que pasarían a los veedores. Tal reforma tampoco se aceptó, “ya que no es necesaria”.¹⁰ La séptima era “que ningún pintor ni dorador pueda pintar obra de carrocería en sus casas ni (en) otras particulares si no sólo en tiendas públicas”. Tampoco se aprobó por ser cuestión implícitamente incluida en las ordenanzas de 1706.¹¹ La octava propuesta era que sólo los maestros podrían comprar y vender aperos de carrocería. Esta cuestión fue rechazada por el mismo motivo que la anterior.¹² La novena cuestión, ya aludida, fue que los aprendices habrían de demostrar ser españoles limpios de mala raza y sangre, lo cual se rechazó por ir contra la práctica, “ya que hay muchos mulatos en el reyno y estos se han de ocupar en algo”.¹³ En décimo lugar, se propuso que al concluir la formación de cada aprendiz su maestro emitiera un “papel de aptitud” que sería asentado en el libro del gremio, sin el cual no podría ser admitido “a trabajar en obrador alguno”. Ello también se rechazó.¹⁴ A continuación se planteó no admitir al examen de maestro a “oficial de color quebrado”, con la salvedad de que “los que hay ahora con carta de examen no se les haga novedad”. Tampoco fue admitido, por igual razón que se rechazó la novena.¹⁵ La cuestión planteada en duodécimo lugar fue que los maestros que no tuviesen tienda sí tuviesen voz y voto en las

juntas y elecciones, lo cual sí fue aprobado.¹⁶ En décimo tercer lugar, se pidió que ningún maestro pudiera tener dos tiendas, propuesta que fue rechazada por ser norma general de los gremios.¹⁷ El punto número catorce proponía que las viudas de los maestros pudiesen tener tienda con otro maestro examinado, dándoles seis meses de plazo desde la muerte de su marido para que lo solicitasen. No obstante, si volvían a casarse perderían tal privilegio. Esta propuesta sí fue aprobada, debido a que era habitual en otros gremios.¹⁸ La siguiente propuesta volvía a tratar de las viudas, encomendándose a los veedores que cuidasen de ellas, lo cual fue aprobado por ser “muy piadoso”.¹⁹ La última reforma que se planteó a las ordenanzas de 1706, la décimo sexta, era relativa a las penas pecuniarias impuestas a aquellos que contraviniesen alguna de las disposiciones gremiales, de las cuales se especificaba que serían aplicadas por tercios a la cámara de Su Majestad, al juez y a los gastos del gremio. Sobre tan importante asunto sólo se contestó con un lacónico “es regular esta aplicación”.²⁰

El tenor de las ordenanzas de 1773 y su “piadosa” reforma de 1785

Tras el proceso referido “estas son las ordenanzas que estima el procurador general poderse poner al gremio de carroceros atendiendo al pedimiento de los maestros que lo componen”, aprobadas en 1771 y publicadas en 1773, como ya vimos.²¹

1º Se ordena que el que hubiere de examinarse de maestro, antes ha de dar información de ser español, yndio, mestizo o castizo

⁹ *Ibidem*, f. 37.

¹⁰ *Ibidem*, f. 38.

¹¹ *Ibidem*, f. 44.

¹² *Ibidem*, f. 45 vto.

¹³ *Ibidem*, ff. 46 vto.-47 vto.

¹⁴ *Ibidem*, f. 48.

¹⁵ *Ibidem*, f. 49.

¹⁶ *Ibidem*, ff. 49 y 49 vto.

¹⁷ *Ibidem*, f. 49 vto.

¹⁸ *Ibidem*, f. 50.

¹⁹ *Ibidem*, f. 50 vto.

²⁰ *Idem*.

²¹ *Ibidem*, ff. 54 y 54 vto. Por su interés las citamos completas.

limpio de mala raza y casta y sin esta calidad justificada no pueda ser admitido a examen ni obtener el título de maestro.

2º Se ordena que a el oficio de carrocería toca el hacer carros triunfales, estufas, cupés y todo artefacto de carruaje para andar en animales cuadrúpedos y como tocante al oficio ninguno pueda entrometerse en ajustar y hacer semejantes obras si no los maestros, (so) pena de 20 pesos aplicados por tercias partes (a la) cámara de su majestad, juez y gastos del gremio.

3º Ytem se ordena que los alquiladores de forlones no puedan por si ni por mano de oficiales ni aún con dirección de maestro hacer obras de carrocería en sus casas aún con aderezos de sus forlones, mucho menos componer o hazer forlones agenos (so) pena de 25 pesos aplicados por tercias partes (a la) cámara, juez y gremio.

4º Ytem se ordena que ninguna persona se intrometa en ser corredor de obras y composturas tocantes a carrocería (so) pena de 20 pesos aplicados como dicho es y las demás impuestos a los regidores.

5º Que (por) los inconvenientes que se pulsan se corrige y cesa la ordenanza 11 de las antiguas y pueda el maestro que una vez quebró poner libremente tienda pública usando de la facultad que le da su título sin gravamen de fianzas.

6º Ytem se ordena que haya un libro de gobierno donde se asiente al principio las ordenanzas del gremio y los mandatos directos de la justicia y en él se ponga inventario de las alhajas del Santo Ángel y los demás bienes y trastos conducentes a su ornato y decencia del paso y en cuio poder para también se asiente en él los compromisos que tuviesen entre si los maestros y los demás que conviene a los derechos y buen régimen del gremio.

7º Ytem se ordena haia otro libro de caja donde se aciente el dinero que se colectare de contribuciones anuales, semanarias y

multas, lo que se mete de caudales en la caja, lo que de ella se saca con los fines y destinos y las quantas que dieren los veedores acabado el oficio.

8º Ytem se ordena haya una arca de dos buenas cerraduras con las llaves en la qual se han de meter los caudales del gremio del producto de multas, penciones y contribuciones, cuias dos llaves han de tener los veedores y éstos han de entregar a los que nuevamente se eligiesen dando cuenta con pago de sus caudales, en cuia arca se han de meter los dos libros de gobierno y de caja y los demás papeles del gremio, la cual arca estará en poder de uno de los veedores.

9º Ytem se ordena que a principios de año los veedores hagan prorrata entre los maestros que tienen tienda, a proporción de las facultades y crédito de cada uno, de la cantidad precisa para sacar el paso del Santo Ángel en la procesión del Santo Entierro, que son 30 pesos que han de dar al que se le encarga el paso, que es el que sigue en turno de antigüedad a el recién examinado según que ha sido costumbre, y semanariamente cobre de los maestros que tienen tienda pública dos reales para fondos del gremio, excusándose los maestros que no tienen tienda pública de estas contribuciones, pero no por eso se han de repeler de voz y voto en juntas y elecciones.

10º Ytem se ordena que los maestros sólo puedan tener una tienda pública que es la que dirijieran y de ninguna manera otra aunque en ella pongan maestros por el perjuicio que se le sigue a los demás (so) pena de 25 pesos por la primera (vez) aplicados como dicho es y por la segunda perdidos los materiales y obras que hubiere en ella.

11º Ytem se ordena que las viudas de maestros puedan mantener la tienda pública de su marido todo el tiempo de su viudez, los seis primeros meses con los oficiales que tenía en vida su marido, pero pasado ese tiempo que se le asigna para que solici-

te maestro a su satisfacción ha de tener presisamente maestro puesto por ella y no puesto por los veedores quienes deben tener cuidado que el maestro cumpla con su obligación, assí en lo tocante al arte como en que atienda a la viuda en sus alimentos y caudal.²²

Estas segundas ordenanzas del gremio de carroceros de la ciudad de México fueron reformadas poco después de ser publicadas en 1773. El cambio sólo afectó a su “capítulo piadoso”, que hasta ese momento había centrado el referido Santo Ángel.²³ Así, el 25 de abril de 1785 se aprobó elegir por “patronos y titulares al Santísimo Patriarca Señor San José, a el Arcángel Señor San Gabriel y Señor San Elías”. Esta reforma fue pregonada el 31 de mayo, entrando así en vigor.²⁴

Causas de la nueva normativa gremial en el marco internacional

La tramitación de las nuevas ordenanzas especifica las causas que llevaron a su redacción. En primer lugar, el bando de 1761 y en segundo el “transcurso del tiempo”. Esto último creemos que da la clave de la intención que llevó a los carroceros a cambiar sus normas. El hecho de que cuando apenas contaban con medio siglo las primitivas ordenanzas de 1706 no sirviesen para articular la profesión, prueba la rapidez con que evolucionó esa actividad en dicha centuria, clave en la historia de la carrocería. Insistiendo en ese punto, la documentación específica que la nueva norma se hizo a instancias del gremio, “atendiendo al pedimiento de los maestros que lo componen”.

²² *Ibidem*, ff. 51-54 vto.

²³ El cual salía el Viernes Santo en la procesión del Santo Entierro que partía del convento de Santo Domingo. Véase Álvaro Recio Mir, *op. cit.*

²⁴ No obstante, debió de ser planteada en la década de 1770, ya que recibió el visto bueno del virrey Bucareli. *AHDF...*, ff. 58 vto.-62.

En España, la evolución que vivió la profesión también se reflejó en sus ordenanzas. De este modo, cabría entender las de Madrid de 1666-1692 y el proyecto de ordenanzas sevillano de 1698 como una fase fundacional de la profesión, igual que las mexicanas de 1706. Mientras las mexicanas de 1773 podrían ser entendidas como fruto de una fase de consolidación, igual que las españolas de Valencia de 1753, por lo que resulta interesante la comparación de ambas.²⁵

Cabe resaltar que conocemos más de una ordenanza de carroceros de la ciudad de México, lo que no ocurre en los casos metropolitanos. Ello permite analizar la evolución en Nueva España en el siglo XVIII e intuir cómo fue tal proceso en España.²⁶

²⁵ Las ordenanzas mexicanas de 1706 son analizadas en comparación con las madrileñas y sevillanas aludidas en Álvaro Recio Mir, *op. cit.* En adelante haremos lo mismo con las mexicanas de 1773 y las valencianas de 1753. Este método comparado fue apuntado en Manuel Carrera Stampa, *La organización gremial en Nueva España. 1521-1861*, México, Canacina, 1954, p. 246, nota 78 y seguido, por ejemplo, en M^a del Consuelo Maquívar, “Los escultores novohispanos y sus ordenanzas”, en *Historias*, núm. 53, 2002, pp. 89-99. Otros métodos de análisis de las ordenanzas gremiales son propuestos en Richard Konetzke, “Las ordenanzas de gremios como documentos para la historia social de Hispanoamérica durante la época colonial”, en *Revista Internacional de Sociología*, vol. 5, núm. 18, 1947, pp. 421-449, y Guillermo Redondo Veintemillas, “Las ordenanzas gremiales: vías metodológicas para su estudio”, en *Metodología en la investigación científica sobre fuentes aragonesas*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 1985, pp. 133-164. Sobre las referidas ordenanzas madrileñas remitimos a Ángel López Castán, “La construcción de carruajes y el gremio de maestros de coches en la Corte durante el siglo XVIII”, en *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, núm. 23, 1986, pp. 99-115. El aludido proyecto sevillano es analizado en 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. Actas*, Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 2009, pp. 405-416. Por último, las ordenanzas valencianas fueron transcritas en Carmen Rodrigo Zarzosa, *Carruajes del palacio de los marqueses de Dos Aguas. Museo Nacional de Cerámica* (catálogo), Valencia, Ministerio de Cultura, 1991, pp. 129-134.

²⁶ Del gremio de carroceros de la ciudad de México conocemos unas terceras ordenanzas, de principios del siglo XIX y que analizaremos en otra ocasión.

Tal centuria fue trascendental en el desarrollo de la carrocería, ya que en ella se pasó de la primacía mundial de la tradición francesa, de signo claramente barroco, a la inglesa, de marcada significación neoclásica y que se prolongó hasta principios del siglo XX, cuando el coche fue sustituido por el automóvil. El papel de la carrocería francesa quedó maravillosamente plasmado en las dos entradas que *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alambert le dedicaron: *menuisier en voiture* y *sellier-carrossier*. Es de destacar que la *Enciclopedia* francesa fuese editada entre 1751 y 1772, es decir, de forma paralela a la reforma de las ordenanzas mexicanas. En cualquier caso, *menuisier en voiture* (carpintero de coches), tiene un sentido técnico y evidencia el enorme desarrollo de la profesión desde sus orígenes carpinteriles en el siglo XVI. Por su parte, *sellier-carrossier* (tablartero-carrocero) suma referencias a las guarniciones de los coches y un amplio catálogo de modelos de carruajes de marcado carácter artístico. Así, las majestuosas berlinas y coches de otras tipologías —*caleche*, diligencia, diabla, *cabriolet* e incluso sillas de mano— configuran un fabuloso repertorio de imágenes en las que se combinan arneses, carpintería, tapicerías y las más variadas aplicaciones decorativas de signo rococó.²⁷ Alguno de los tipos de la *Enciclopedia*, como el cupé, fue explícitamente incluido en las nuevas ordenanzas novohispanas, por lo que es de suponer que tales estampas servirían de modelo a los carroceros mexicanos (figuras. 1 y 2)

No obstante, poco después de la publicación de la *Enciclopedia* la carrocería inglesa se impuso a la francesa. Sus coches, que combinaban unas líneas más sobrias con una mayor seguridad, confort y velocidad, llegaron a todos los confines del mundo. Caso pionero en la capital de Nueva España fue el que empleó el segundo conde de Revillagigedo en su entrada como virrey en 1789, del que las fuentes dicen que “causó mucha

²⁷ Véase el facsímil *L'Encyclopédie. Diderot et D'Alambert. Menuisier en voiture. Sellier-carrossier*, Tours, Inter-Livres, 2001.

novedad”.²⁸ La generalización de los carruajes ingleses en México, auspiciada por un sistema de fabricación casi industrial, hizo que sólo década y media después Humboldt señalara que los coches más elegantes de México eran londinenses, a lo que apostilló que “también se construyen bastante buenos en Nueva España”.²⁹

Sin duda, para entender la evolución de la carrocería mexicana, a este marco europeo hay que sumar el de la propia metrópoli. No podemos olvidar que a la vez que culminaba el proceso legislativo de las segundas ordenanzas novohispanas, se producían en Madrid cambios esenciales al respecto. Así, en 1772 Carlos III firmó la cédula que reconocía a los carroceros extranjeros la facultad de ejercer su oficio, incorporándose al gremio de la localidad en que lo fueran a desarrollar sin necesidad de examinarse de nuevo, con las únicas condiciones de ser “cathólicos y amigos de nuestra corona”, presentar su título o carta de examen y atender las cargas fiscales (figura. 3).³⁰

Esta medida liberalizadora buscaba fomentar el desarrollo de la carrocería nacional mediante la integración de maestros extranjeros provenientes de los principales centros productores europeos, en particular franceses. La propia cédula citaba el caso de Simón Garrou, “de nación francés, vecino de Madrid, maestro charolista y de hacer coches, aprobado por la corte de París”, cuya queja por la oposición del gremio de Madrid fue la causa

²⁸ Manuel Romero de Terreros y Vinent, *Las artes industriales en la Nueva España*, México, Librería de Pedro Robredo, 1923, p. 85.

²⁹ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España* (edición de Juan A. Ortega y Medina), México, Porrúa, 1973, p. 461.

³⁰ El significativo título de la norma es *Real cédula de su magestad y señores del consejo, por la qual se manda que los maestros de coches extranjeros o regnícolas aprobados en sus respectivas capitales de tales maestros, que quisieren 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 que deben saber para ser examinados con lo demás que contiene*, Granada, Herederos de Bernardo Torrubia, 1772.

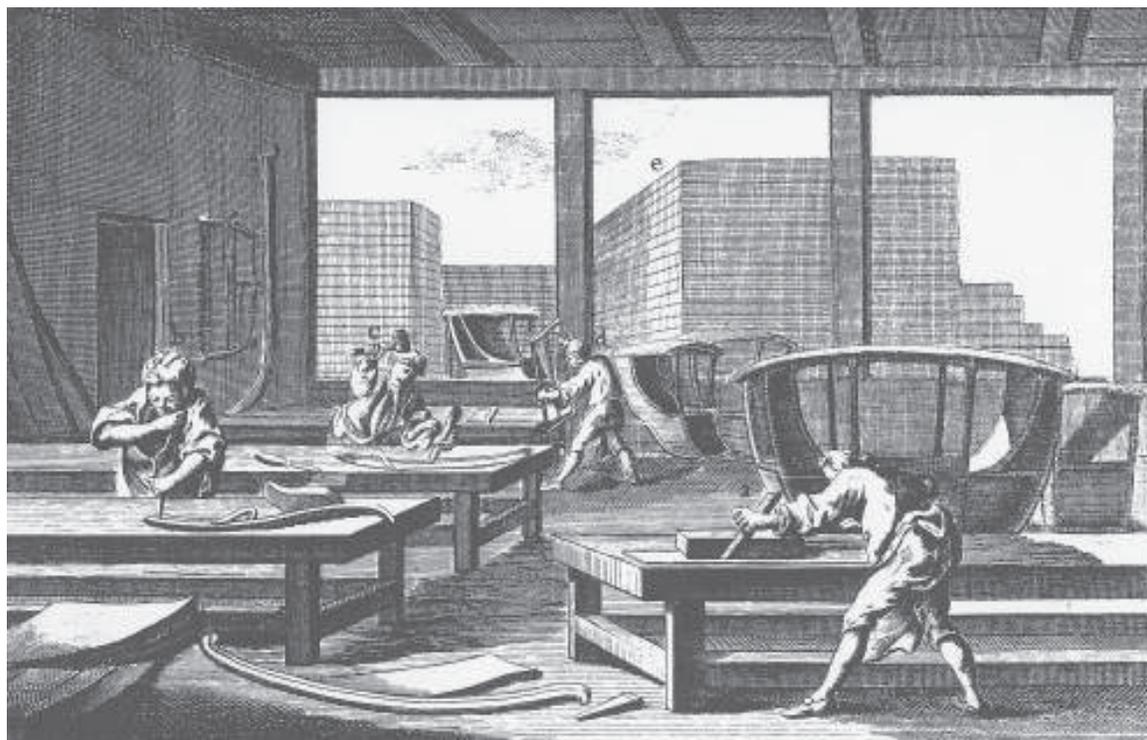


Figura 1. Carpinteros de coches.

de la norma.³¹ Lógicamente, ésta no gustó a los carroceros españoles, sabiéndose que los madrileños recibieron la medida como una amenaza.³²

Hay que recordar que dicha norma especificaba que su aplicación sería de obligado cumplimiento tanto en la capital de España como “en otras partes del reino”,³³ lo que incluía a Nueva España. No tenemos referencias de su repercusión en México, pero cabe suponer que debido a éste y otros cambios que referiremos en adelante las ordenanzas novohispanas de 1706 resultarían anticuadas e inoperantes.

³¹ *Idem.*

³² Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, pp. 260-262.

³³ *Real cédula de su magestad...*, ed. cit.

A pesar de todo lo anterior, la causa última que animó el surgimiento de las segundas ordenanzas de la ciudad de México fue el espíritu ilustrado, que a partir de la década de 1760 intentó reformar el sistema gremial e incluso suprimirlo.³⁴ Entre otras cuestiones, el carácter racional y práctico de la Ilustración se evidencia en el hecho de admitir en el gremio a indios, mestizos o mulatos porque “éstos se han de ocupar en algo”. La específica referencia de que fueron los propios maestros carroceros los que pidieron la reforma hace suponer que se darían cuenta de los cambios

³⁴ Tan importante asunto en relación con la ciudad de México es tratado en Jorge González Angulo Aguirre, *Artesanado y ciudad a finales del siglo XVIII*, México, FCE, 1983, y en Sonia Pérez Toledo, *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*, México, UAM-Iztapalapa/El Colegio de México, 1996.

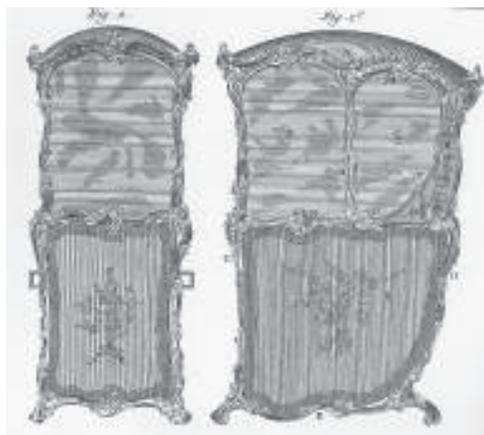


Figura 2. Tipos de *La Enciclopedia* que sirvieron de modelo a los carroceros.



Figura 3. Cédula real que facultaba a los carroceros extranjeros a ejercer su oficio en la localidad, incorporándose al gremio de la misma.

que estaban viviendo y querían adaptarse a la nueva situación auspiciada por la Ilustración.

Rivalidades raciales y profesionales: carpinteros, alquiladores, pintores y otros

La causa que desencadenó el cambio fue la racial, ya que la originaria pretensión de los carroceros fue que sólo los españoles pudiesen ejercer la profesión. Tal aspiración no fue admitida y la alusión a indios, mestizos o castizos —eso sí, limpios “*de mala raza y casta*”— hace suponer que se debió de producir una progresiva presencia de profesionales de esa *calidad* en el ámbito de la carrocería. Insistiendo en la cuestión, también se postuló no admitir a “oficiales de color quebrado”, mulatos, en los exámenes para maestro, lo que reconocía expresamente que en ese momento los había.

Aunque tanto ésta como la anterior propuesta fueran rechazadas, hacen suponer que la carrocería debió de ser una profesión fundamentalmente ejercida en sus inicios por españoles. Ello cambiaría en el siglo XVIII, lo que explica las propuestas

citadas. De hecho, los datos conocidos evidencian la existencia entonces de 80 % de profesionales criollos y 20% de mulatos.³⁵ Sin duda, la pretensión de los carroceros fue mantener el control del gremio, y más por parte de los criollos que de los españoles.³⁶ El hecho de que la carrocería fuese progresivamente desempeñada por personas de otras etnias llevaría a los criollos, más que a intentar ennoblecer el oficio, a defender sus intereses impidiendo que otros sectores de la multirracial sociedad novohispana del siglo XVIII pudiesen acceder a su ejercicio. En cualquier caso, la importancia que se dio a la *calidad* de sus integrantes quedó reflejada en las nuevas ordenanzas, al ser ese su primer punto.

Otra cuestión que quedó reflejada en varias ordenanzas fue la de las rivalidades profesionales. Aunque la norma menciona distintas profesiones, en su punto segundo hace un llamamiento gené-

³⁵ Felipe Castro Gutiérrez, *La extinción de la artesanía gremial*, México, UNAM, 1986, cuadro 24.

³⁶ Como ocurrió otras veces, Manuel Carrera Stampa, *op. cit.*, p. 226.

rico a qué es lo que compete a los carroceros, recalcando que “oficio ninguno pueda entrometerse en ajustar y hacer semejantes obras”. También alude a la competencia desleal de ciertos carroceros, particularmente en el punto diez, donde prohíbe que tuviesen más de una tienda, “por el perjuicio que se le sigue a los demás”. Se apunta así un síntoma de la descomposición del sistema gremial, ya que algunos maestros, denominados “contraventores”, desarrollaron su actividad al margen del gremio, lo cual no haría más que aumentar en adelante.³⁷

No obstante, lo más interesante para entender la evolución de la carrocería mexicana en el siglo XVIII fue la competencia de otros profesionales. En primer lugar, se alude al choque de intereses con los carpinteros. Resulta expresivo que los carroceros reconociesen que la carpintería era “madre del oficio de carrocería”, lo que no impedía que reclamasen que, una vez surgido su gremio, “debe tenerse separado”. En concreto, los carroceros aludían en este sentido a dos tipologías de coches: los carros triunfales y las estufas, que no eran citadas en las ordenanzas de 1706. La difusión de estos modelos en la primera mitad de dicho siglo, y la referida intromisión de los carpinteros, ocasionaría su explícita inclusión en las nuevas ordenanzas. Es más, el definitivo tenor de las mismas llevó a incluir otro tipo no mencionado en el proceso de reforma, el cupé. Todo ello es testimonio de la evolución tipológica de la carrocería en ese siglo.³⁸

Que las ordenanzas sólo aludieran, además de a los carros triunfales, a estufas y cupés, no pue-

³⁷ Ello fue una de las causas que originó las terceras ordenanzas. Sobre la decadencia del sistema gremial, de la que ocuparemos cuando analicemos las mismas, remitimos ahora al menos a Jorge González Angulo Aguirre, *op. cit.*, y Sonia Pérez Toledo, *op. cit.*

³⁸ Sobre tales tipologías de coches, que apenas trataremos en esta ocasión, véanse Eduardo Galán Domingo (coord.), *op. cit.*; Daniel Roche (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle*, París, Art équestre de Versailles, 2000; Andres Furger, *Driving. The Horse, the Man and the Carriage from 1700 up to the Present Day*, Hildesheim, Georg Olms Verlag, 2009, y *Pomp and Power. Carriages as Status Symbols*, Londres, Museo de Londres, en prensa.

de hacernos pensar que tales tipos fueran los únicos que ruaban por las calles de México. Las tipologías de los coches mexicanos del siglo XVIII serían las mismas que las de cualquier ciudad europea. Sin duda, la alusión a “todo artefacto de carruaje para andar en animales cuadrúpedos” incluiría, además de las carrozas, otros tipos habituales entonces, como la berlina. De hecho, el cupé es una evolución de la misma, ya que como su nombre francés indica un cupé es una berlina cortada. Por su parte, la estufa es un coche con vanos cerrados por vidrios. Habitual en España desde el siglo XVII, en Nueva España la introdujo en 1756 el virrey marqués de las Amarillas.³⁹ Hay constancia de otros tipos antes de la publicación de las ordenanzas de 1773. Así, Diego Hidalgo Trujillo tenía en Puebla, a finales del siglo XVII un furlón, coche de cuatro asientos, y una silla volante, vehículo de dos ruedas y otros tantos asientos.⁴⁰ Las ordenanzas de Valencia de 1753 aludían ya a “coche, galera, carro, berlina, silla volante”, a lo que añadían una apostilla similar a la novohispana: “o cualquier otro carruaje perteneciente a nuestro gremio”. A ello aún sumaban forlones y calesas.⁴¹

Un análisis particular merecen los referidos carros triunfales, habituales en las fiestas barrocas y de los que tantas referencias tenemos. Por poner un ejemplo, cabe citar el caso de los que se construyeron en 1761 con motivo de la proclamación de Carlos III en la capital novohispana. De los mismos, sabemos por Barrio Lorenzot que el carro patrocinado por el gremio de pintores tenía forma de casco de barco y estaba adornado con las armas de México. Del carro de los sastres dice que fue el mayor, más vistoso y que era realmente un barco sobre ruedas, lo que apunta afinidades con la carpintería de ribera. Por su

³⁹ Francisco Santiago Cruz, *Las artes y los gremios en la Nueva España*, México, Jus, 1960, p. 118.

⁴⁰ Emma Yanes, *Pasión y coleccionismo. El museo de arte José Luis Bello y González*, México, INAH, 2005, p. 166. Agradezco a su autora haberme dado tal referencia.

⁴¹ Carmen Rodrigo Zarzosa, *op. cit.*, pp.132-134.

parte, del de los pulqueros señala que era de color azul y plata.⁴²

Lógicamente, nada se conserva de todo ello. No obstante, la pintura permite al menos atisbar la riqueza de estos carros triunfales, de forma que partiendo de los renacentistas de la Casa del Deán en Puebla y continuando por las muchas representaciones barrocas de los triunfos de la fe, el Santísimo Sacramento o la iglesia —habitualmente representadas sobre carros rubensianos, que tan frecuentes son en sacristías y coros novohispanos— se podría hacer una evaluación, aunque fuese aproximada, del género artístico del carro triunfal en el arte virreinal.⁴³

En relación con la rivalidad mexicana entre carroceros y carpinteros, cabe recordar que en las mismas fechas y al otro lado del Atlántico, en Sevilla, los tallistas y escultores se opusieron a que los “maestros de coches ajustan por sí el tallado de los coches”, lo que apunta un mismo aparato decorativo en coches y retablos.⁴⁴ Tal realidad suponemos que sería predicable del caso novohispano.

Otros rivales de los carroceros mexicanos fueron los alquiladores de coches. En Madrid estos primeros taxis, llamados “coches simón”, tuvieron una gran variedad tipológica,⁴⁵ mientras en

México el tipo que se alquiló fue el forlón.⁴⁶ La pretensión de los carroceros era que los alquiladores llevasen a sus talleres tales forlones para repararlos. Ello muestra que era habitual que los alquiladores los reparasen en sus cocheras ellos mismos o por aprendices u oficiales de carroceros. No obstante, en esta ocasión la pretensión de los carroceros no resultó del todo satisfecha en el proceso de tramitación debido a que era cuestión ya incluida en las viejas ordenanzas, en concreto en la séptima. En cualquier caso, la tercera ordenanza de 1773 volvía a especificar tal prohibición, tanto por lo que se refería a aderezos o arreglos como a la realización de coches completos. Incluso, los carroceros aspiraron a que el maestro mayor y los veedores del gremio visitasen las cocheras de los alquiladores, pero ello fue rechazado.

La rivalidad entre carroceros y alquiladores de coches no era exclusiva de la ciudad de México. Se da la circunstancia de que en Valencia los alquiladores pretendieron en 1758 la creación de un gremio propio para defender sus intereses.⁴⁷ En el caso novohispano, las primeras ordenanzas de taxis que se conocen son las de 1793 de la capital virreinal, y se tienen por las primeras de América.⁴⁸

Otra rivalidad profesional se apunta al plantear los carroceros novohispanos que ningún pintor ni dorador pudiese pintar coche alguno en su taller ni en casa particular, sino únicamente en el taller de los carroceros. Aunque esta propuesta no fue aceptada por evidente, resulta de enorme interés en tanto prueba, en primer lugar, que ya entonces los coches mexicanos no sólo eran en gran medida dorados, sino que también contaban con complejos ciclos pictóricos.

⁴² Eduardo Enrique Ríos, “Carros triunfales en la jura real de Carlos III en México”, en *Retablo barroco a la memoria de Francisco de la Maza*, México, IIE-UNAM, 1974, pp. 297-299.

⁴³ Algo de ello se ha hecho en Europa; véase Rodo Santoro, “Carri triunfali palermitani del primo quarto del XVIII secolo”, en *Le arti in Sicilia nel settecento. Studi in memoria di Maria Accascina*, Palermo, Regione Siciliana, 1992, pp. 193-220; José M. Díez Borque y Karl F. Rudolf (eds.), *Barroco español y austriaco. Fiesta y teatro en la Corte de los Habsburgo y los Austrias*, Madrid, Museo Municipal de Madrid, 1994, pp. 159-165, y Marcello Fagiolo (coord.), *La festa a Roma. Dal Rinascimento al 1870*, Turín, Umberto Allemandi, 1997, vol. 2, pp. 182-184.

⁴⁴ Tal referencia documental la tomamos de Alfonso Pleguezuelo Hernández, “Sobre Cayetano de Acosta, escultor en piedra”, en *Revista de Arte Sevillano*, núm. 2, 1982, pp. 35-42, y la analizamos en Álvaro Recio Mir, *op. cit.*

⁴⁵ Véase Javier Lerarta García, “Los carruajes de transporte y servicio público”, en Eduardo Galán Domingo (coord.), *op. cit.*, p. 300 y ss.

⁴⁶ El forlón fue tan popular en México que se fabricó de pequeño formato como juguete de niños. Véase José A. de Villaseñor y Sánchez, *Suplemento al Theatro americano (La ciudad de México en 1755)* (edición de Ramón M^a Serrera), México, UNAM, 1980, p. 124.

⁴⁷ Carmen Rodrigo Zarzosa, *op. cit.*, pp. 128-129.

⁴⁸ Ramón M^a Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Dirección General de Tráfico, 1993, pp. 328-332.

En tal sentido, tenemos significativas referencias de esos momentos de los coches que ruaban por Sevilla, los cuales contaban con completísimos ciclos pictóricos de muy diversa temática: religión, mitología, historia, paisaje, flores, variados motivos decorativos o escudos heráldicos que se disponían en sus puertas.⁴⁹

En segundo lugar, cabe destacar que los carroceros mexicanos quisieran incluir la aludida referencia a la pintura de los coches, ya que ninguna de las ordenanzas entonces vigentes en la metrópoli lo hacía. Ello podría indicar que en el caso mexicano el papel de la pintura en los carruajes alcanzó un mayor protagonismo que en la metrópoli o un mayor celo profesional por parte de los carroceros.

En cualquier caso, sabemos que en la corte de Madrid ya desde finales del siglo XVI trabajaban para el rey pintores especializados en la decoración de sus carruajes. En la segunda mitad del siglo XVIII se produjo una subespecialización de los mismos, de manera que en las caballerizas reales se registra la presencia de pintores-doradores, pintores-adornistas o de charolistas.⁵⁰ También los pintores de cámara se ocuparon de estas labores, como prueban las sillas de mano que pintó Corrado Giaquinto para Bárbara de Braganza, esposa de Fernando VI, y la de María Luisa de Parma, esposa de Carlos IV, pintada por José Petit.⁵¹

⁴⁹ Álvaro Recio Mir, “De color hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”, en *Laboratorio de Arte*, núm. 22, 2010, pp. 235-261.

⁵⁰ Teresa Jiménez Priego, “Artistas de las reales caballerizas del Palacio Real de Madrid (pintores, charolistas, ebanistas, doradores y maestros de coches)”, en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, núm. 19, 1982, pp. 125-150; Alejandro López Álvarez, “Organización y evolución de la caballeriza”, en José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (dirs.), *La monarquía de Felipe II. La casa del rey*, Madrid, Fundación Mapfre, 2005, vol. 1, pp. 293-339, y Félix Labrador Arroyo y Alejandro López Álvarez, “Las caballerizas de las reinas en la monarquía de los Austrias: cambios institucionales y evolución de las etiquetas”, en *Studia Histórica*, núm. 28, 2006, pp. 87-140.

⁵¹ Véase, respectivamente, Teresa Jiménez Priego, “Museo De carruajes de Madrid. Sillas de mano”, en *Reales Si-*

En Sevilla, a mediados del siglo XVIII los pintores se ocupaban de decorar carruajes de forma tan habitual que el gremio de pintores, estofadores y doradores pleiteó con el de maestros de hacer coches en 1757, denunciando “que éstos no pueden tomar por su cuenta obras de pintura”.⁵² Poco después, el pintor José Rubira logró que primero el Ayuntamiento de Sevilla y luego el rey Carlos III le permitieran regentar un taller donde no sólo se pintaban y charolaban coches, si no que se hacían por completo, a lo que en este caso se opusieron los maestros sevillanos de hacer coches.⁵³

Lo más interesante de la propuesta de los carroceros mexicanos es que explica cómo se doraban y pintaban los coches. Ello, aunque se hacía en talleres de carrocería, era llevado a cabo por pintores, de forma que la pintura de coches fue un capítulo más de la plástica novohispana del barroco, hasta ahora por completo inédito y del que se habrá de ocupar en un futuro la historiografía. Además, esta realidad prueba que los carroceros habían reconocido la imposibilidad de ser ellos los únicos profesionales que intervinieran en la realización de carruajes.

De la pintura de coches apenas quedan referencias literarias e iconográficas. Las primeras, más que a ciclos pictóricos, aluden al dorado de la madera. Así, en el caso mexicano de mediados del siglo XVIII sabemos que el conde de Regla tenía una estufa de gala “tallada y dorada”, un “cupé dorado” y un furlón de gala “dorado por fuera”.⁵⁴

En cuanto a la iconografía, resulta esencial citar cuando menos el lienzo del siglo XVIII del Museo Nacional de Historia del Castillo de Chapultepec, que recoge la entrada de un virrey al Zócalo en carroza.⁵⁵ La caja de ésta cuenta con un ciclo pictó-

tios, núm. 51, 1977, pp. 49-56; Eduardo Galán Domingo (coord.), *op. cit.*, pp. 200-205.

⁵² Álvaro Recio Mir, *op. cit.*, 2009, pp. 412 y 413.

⁵³ Álvaro Recio Mir, “Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia”, en *Laboratorio de Arte*, núm. 18, 2005, pp. 355-369.

⁵⁴ Manuel Romero de Terreros y Vinent, *op. cit.*, p. 84.

⁵⁵ Ramón M^a Serrera, *op. cit.*, p. 320.

rico de flores y frutas y es muy distinta de los carruajes habituales en las pinturas del siglo XVII, mucho más sobrios, ya que solían estar forrados de cuero negro, sólo animados por el claveteado de latón dorado que los adhería a la caja (figura 4).

Uno de los pocos ejemplos conservados de pintura de coches novohispanos de mediados del siglo XVIII es la estufa eucarística del Museo Regional de Guadalupe, Zacatecas. Creemos posible que se trate de una manufactura mexicana, la cual cuenta con un ciclo icónico de carácter eucarístico, tanto pictórico como escultórico. Así, la pintura de sus puertas representa al Santísimo Sacramento, mientras en el tren delantero los relieves de hojas de parra y espigas de trigo aluden a las especies eucarísticas y la escultura del Cordero místico es una prefiguración de la Pasión (figura 5).⁵⁶

Pero si, como hemos visto, fueron los pintores quienes se ocuparon de sus pinturas, suponemos que una vez que los carroceros terminaban de hacer la estructura de madera de los coches, por su taller pasarían además de dichos profesionales otros. Un papel importante debieron jugar los tapiceros, que se ocuparían del revestimiento interior de los vehículos, el cual en ocasiones incluía sedas chinas o terciopelos bordados en oro. La tapicería de los carruajes era uno de sus más suntuosos elementos, ya que no sólo se ocupaba de revestir sus asientos —en muchos casos de tipo capitoné—, sino que los coches contaban con almohadones, cortinas —tanto de invierno como de verano— o revestimientos en el interior de sus cubiertas. Sabemos igualmente que muchos de esos elementos contaban con suntuosos detalles de pasamanería.

En este sentido tenemos numerosísimas referencias de la Sevilla de la primera mitad del siglo XVIII. Por poner un sólo ejemplo, sabemos que la condesa de Miraflores de los Ángeles contaba en

⁵⁶ En la actualidad nos encontramos estudiando la colección de carruajes de este museo. Otras referencias de coches novohispanos pintados se hacen en Marita Martínez del Río de Redo, “El transporte en la historia de México”, en *Artes de México*, núm. 197, 1960, p. 40.



Figura 4. Entrada de un virrey al Zócalo en carroza.

1723 con varios coches. Uno de ellos era una estufa que tenía “fornada la caja de terciopelo labrado de colores azul pajizo y morado y la franja del mismo color de borlillas con sus fundas y cubiertas del asiento del cochero del mismo fondo y guarnición”. También sabemos que contaba con “cinco cortinas de damasco de colores del dicho fondo”. La misma dama era propietaria de una carroza “fornada de terciopelo labrado todo azul y fleco correspondiente a los demás colores con sus fundas de almohadas y seis vidrios con seis cortinas de damasco de colores”. También tenía un furlón “fornado de damasco de colores con tres vidrios y ladillos de vaqueta y cinco cortinas de tafetán pajizo”.⁵⁷

De México podemos decir que ya a finales del siglo XVII la marquesa de San Jorge tenía un coche forrado de tela encarnada y “con finas bordaduras de plata y oro”.⁵⁸ Del siglo XVIII cabe volver a citar carruajes del conde de Regla, ya que su estufa de gala estaba forrada al interior con “terciopelo carmesí y guarnición de plata”; su cupé “de

⁵⁷ Archivo Municipal de Sevilla, Sección V, Escribanía de Cabildo, siglo XVIII, T. 267, H-1326, doc. 29, declaración 76.

⁵⁸ Gustavo Curiel, “El efímero caudal de una joven noble. Inventario y aprecio de los bienes de la marquesa doña Teresa Francisca María de Guadalupe Retes Paz Vera (Ciudad de México, 1695)”, en *Anales del Museo de América*, núm. 8, Madrid, 2000, p. 98.



Figura 5. Coche novohispano de mediados del siglo XVIII, de carácter eucarístico.

pañó encarnado, guarnecido con fleco de seda blanca” y el furlón de gala, forrado de terciopelo carmesí, estaba “guarnecido de oro”.⁵⁹

También debió de ser habitual la colaboración de los herreros, para aplicar los elementos metálicos de carácter decorativo que tenían los carruajes, como tiradores, tachuelas, remates o faroles. Contamos con una interesante referencia que ya prueba tal relación en fechas muy anteriores a las que en esta ocasión estamos estudiando. Así, en 1620 Juan Bautista Gómez, maestro de hacer carrozas y vecino de la ciudad de México, se comprometió con el latonero Francisco Bernal a pagarle 158 pesos y seis reales que le adeudaba, “por toda la clavazón que le ha vendido para su trabajo”.⁶⁰

De igual modo, es de suponer que los vidrieros cerrarían las ventanas de los coches con vidrios biselados, o sus faroles con decoración grabada en no pocos casos. También habría que mencionar a los guarnicioneros que llevarían a cabo los revestimientos de cuero de las cajas de los co-

ches, así como sus capotas y, por supuesto, el arnés o guarnición, es decir, los correaes que unían el tiro al coche.⁶¹

Todos estos profesionales, y no solamente los carroceros, estarían vinculados a la ejecución de los complejos artefactos que en la segunda mitad del siglo XVIII se requerían para los coches de caballos. A este respecto, los datos disponibles para coches españoles de la época, más abundantes que los hallados para los novohispanos, invitan a pensar que serían similares, aunque de las referencias mexicanas se desprende que en Nueva España el lujo de los carruajes fue superior al de los metropolitanos. Así, por ejemplo, en su *Breve compendiosa narración de la ciudad de México* de 1777 el bachiller Juan de Viera señala: “ruedan en esta corte tres mil coches y estufas cuyos trenes pudieran luzir en la más luzida corte de Europa”.⁶²

Sin duda, los coches ya entonces eran elocuentes símbolos de *estatus*, permitiendo a sus ocupantes mostrar su privilegiada condición y proclamar una superioridad —no sólo física—

⁵⁹ Manuel Romero de Terreros y Vinent, *op. cit.*, p. 84.

⁶⁰ Archivo General de Notarías de México Distrito Federal, notaría 3ª, escribano José de la Cruz, protocolos de 1618-1620, ff. 4 y 4 vto. Agradezco tal dato al profesor Lázaro Gila Medina.

⁶¹ Precisamente, el gremio de hacer coches en la ciudad de Sevilla surgió por un pleito con los guarnicioneros. Véase Álvaro Recio Mir, *op. cit.*, 2009.

⁶² Tomamos la cita de Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, p. 118.

sobre el resto de la sociedad. Esto, que ocurrió en Europa, debió de cobrar en Nueva España una especial significación, ya que el lujo se convirtió en una obsesión para la sociedad virreinal. Serrera lo explica debido a que en América las diferencias en los niveles superiores de la sociedad eran menos rígidas que en la metrópoli, por lo cual lo suntuario se convirtió, aún más que en España, en elemento definidor de la condición social, en “mecanismo exteriorizador del *status* personal y familiar”.⁶³

Por ello, a las profesiones antes referidas, cabría añadir aún la de los plateros, que se ocuparían de alhajar las guarniciones de los caballos e incluso los coches que estos tiraban.⁶⁴ Además, en México se sumaban a los adornos habituales en Europa otros de marcado carácter local, como chapados de carey y concha.⁶⁵ Cabe, por tanto, intuir la existencia de vehículos que emplearan la afamada técnica del encochado.

No es de extrañar, por tanto, que en la producción de los coches mexicanos de finales del siglo XVIII llegaran a intervenir “hasta quince oficios distintos”.⁶⁶ Además, todos ellos debieron de estar animados en el siglo XVIII por el exacerbado barroquismo propio de la sociedad novohispana, el cual, además de en portadas y retablos,

alcanzaría una de sus cotas superlativas en el ámbito de la carrocería.

Por otra parte, suponemos que el comercio de coches se convertiría en un lucrativo negocio. Sin duda, la generalización del uso del coche en el siglo XVIII generaría un proporcional mercado de compra y venta aún por estudiar. En cualquier caso, ello explicaría la aludida pretensión de los carroceros de que nadie pudiera “entrometerse” en comprar y vender aperos de carrocería, salvo los maestros. A pesar de que ello fue rechazado, al estar recogido en las viejas ordenanzas, el cuarto punto de las nuevas lo incluyó, empleando el término de “corredores de obras y composturas tocantes a carrocería”. Lo que en el fondo ocurría era que se estaba pasando de una mentalidad mercantilista y proteccionista, vinculada al taller, a otra capitalista y liberal, asociada a la fábrica, que disoció producción y comercialización, lo que llevó a los gremios a perder el monopolio de la comercialización de su producción.⁶⁷

Reforzamiento de la estructura gremial

Las segundas ordenanzas de los carroceros mexicanos pretendieron una mejor organización interna del gremio. Igual que con la cuestión racial y las rivalidades profesionales, con la mejor estructuración del gremio se pretendería reforzar el papel de la profesión. No todas las pretensiones de los carroceros al respecto prosperaron, pero es posible que el gremio se fortaleciese tras la reforma que venimos estudiando.

En tal sentido, hay que empezar aludiendo a la pretensión de contar, además de con los veedores, con un maestro mayor general. Se pretendía copiar así la estructura de otros gremios, con algunos de los cuales se había entablado compe-

⁶³ Sobre la cuestión del lujo, especialmente vinculada a los coches, véanse entre otros José Durand, “El lujo indiano”, en *Historia Mexicana*, vol. VI, núm. 1, México, 1956, pp. 59-74; Ramón M^a Serrera, “Un uso marginal de la riqueza minera indiana: la acumulación suntuaria de metales preciosos”, en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 34, 1977, pp. 487-515; Pilar Gonzalbo Aizpuru, “De la penuria y el lujo en la Nueva España. Siglos XVI-XVIII”, en *Revista de Indias*, vol. LVI, núm. 206, 1996, pp. 49-73, y Ramón M^a Serrera, *La América de los Habsburgo (1517-1700)*, Sevilla, Universidad de Sevilla/Fundación Real Maestranza de Caballería, 2011, p. 334, de donde tomamos la cita del texto.

⁶⁴ Algún ejemplo de ello se pone en M^a Jesús Sanz, “El arte de la platería en el suroeste de los Estados Unidos. Formación e influencias”, en *Anales del Museo de América*, núm. 13, 2005, pp. 249-272.

⁶⁵ Francisco Javier Hernández, *Carruajes, sillas, jaeces*, México, Ediciones de Arte, 1948, p. 3.

⁶⁶ Jorge González Angulo Aguirre, *op. cit.*, p. 61.

⁶⁷ Véase Jorge González Angulo Aguirre, *op. cit.*, p. 223 y ss.; Francisco Castro Gutiérrez, *op. cit.*, p. 104 y ss.; Sonia Pérez Toledo, *op. cit.*, p. 64, y Manuel Miño Grijalva, *La protoindustria colonial hispanoamericana*, México, El Colegio de México/FCE, 1993, pp. 161 y ss.

tencia.⁶⁸ Además, de esta forma se rompía el sistema de gobierno dual que suponían los veedores, que debió de producir enfrentamientos en relación con exámenes y otras cuestiones, como quedó expresado en la propuesta de los carroceros. Tal sistema pretendía ser sustituido por uno de carácter unipersonal, en el que el maestro mayor sería “superior cabeza del gremio”.

Cabe traer a colación al respecto que el gremio de carroceros de Puebla de los Ángeles contaba con alcalde y veedores cuando menos desde la primera mitad del siglo XVIII, momento a partir del cual tenemos referencias del mismo.⁶⁹ Es posible que los carroceros mexicanos se inspirasen en él para plantear modificaciones a su gremio. También cabría aludir, en relación con el número de personas rectoras del gremio mexicano, las referidas ordenanzas de Valencia, tanto por su similar cronología (1753) como por la complejidad de la estructura de gobierno que planteaban. En ellas el gremio estaría presidido por el clavario, al que ayudaría un socio y un mayoral. Estos cargos, junto a los que los ocuparon el año anterior, formarían la junta particular. Pero a esos cargos había que sumar otros, como los veedores o el comprador de madera.⁷⁰

Aun cuando la propuesta de los carroceros mexicanos no fue aceptada, lo más interesante de todo ello es lo que objetó la autoridad competente: “que no corresponde al número corto de maestros que componen el gremio, que no pasan de diez y ocho el que haiga tres superiores o veedores, improporcionada cabeza para tan corto cuerpo”. En efecto, resultaba un corto cuerpo de 18 carroceros para una ciudad como México. No obs-

tante, tenemos números similares en Sevilla. En cualquier caso, sabemos que existían carroceros no examinados que hacían obras.⁷¹ Además, los talleres aludidos eran de una cierta entidad, ya que en 1788 albergaban 105 oficiales y 39 aprendices, lo que hace una media de nueve trabajadores por taller,⁷² aunque pocos años después estas cifras se redujeron.⁷³ El escaso número de carroceros en la ciudad de México podría ser debido también a la aparición de otros centros productivos en el virreinato. Ya hemos indicado la existencia de otro gremio en la ciudad de Puebla, que debió de suponer un duro golpe para los carroceros mexicanos, pues resulta factible que hasta ese momento ellos abastecieran de coches a toda Nueva España, pero al surgir gremios en otras ciudades, como en Puebla y es muy factible que en otras más, su monopolio se ponía en entredicho.

Quizá en relación con el aludido escaso número de maestros esté otra cuestión planteada en la petición de reforma de los carroceros: que los maestros que no tuviesen tienda sí tuviesen voz y voto en las juntas y elecciones, lo cual —como ya vimos— sí se aprobó. En concreto, la inclusión de ese punto se hizo en relación con los gastos que ocasionaba el paso del Santo Ángel en la procesión del Santo Entierro, de los que se excusaba a los maestros que no tuviesen tienda pública, especificándose no obstante que “no por eso se han de repeler de voz y voto en juntas y elecciones”. La existencia de maestros sin tienda podría indicar una mala situación laboral, en el sentido de que no había trabajo para todos los maestros. En ello abunda la pretensión de los carroceros de la inclusión en las nuevas ordenanzas que ningún maestro pudiera tener dos tiendas, lo cual fue rechazado en la tramitación por ser norma general de los gremios. No obstante, en la redacción final de las nuevas ordenanzas sí fue incluida tal cuestión, en concreto,

⁶⁸ Sobre las ordenanzas de otras profesiones remitimos a Francisco del Barrio Lorenzot, *Ordenanzas de gremios de la Nueva España*, México, Secretaría de Gobernación, 1920, donde, por cierto, no se recogen las segundas ordenanzas del gremio de carroceros que analizamos en esta ocasión.

⁶⁹ Archivo General Municipal de Puebla de los Ángeles, Archivo Histórico, Serie de Expedientes, vol. 223, f. 14 vto.

⁷⁰ Carmen Rodrigo Zarzosa, *op. cit.*, pp.129-130.

⁷¹ Sobre ello trataremos cuando abordemos el análisis de las terceras ordenanzas.

⁷² Sonia Pérez Toledo, *op. cit.*, p. 75.

⁷³ Jorge González Angulo Aguirre, *op. cit.* pp. 61-62.

en la ordenanza número diez. Suponemos que entre la denegación de la pretensión y su definitiva inclusión en las ordenanzas los carroceros presionarían a la autoridad para que su propuesta fuera incluida. En cualquier caso, la existencia de maestros sin tienda y de otros con dos es señal del ya referido paso de la mentalidad artesanal del taller a la mercantilista de la fábrica. El tenor de la norma final hace suponer que la cuestión prohibida debía ser práctica habitual, “que los maestros solo puedan tener una tienda pública que es la que dirijieran y de ninguna manera otra aunque en ella pongan maestros por el perjuicio que se le sigue a los demás”.

De igual manera, el hecho de que en la segunda de las nuevas ordenanzas se hiciese explícito algo tan lógico como que sólo a los maestros les correspondía hacer los coches, induce a pensar que había oficiales o simplemente profesionales no titulados —de lo cual tenemos referencias— que menoscababan la situación de los carroceros.

Además de regular su profesión, la reforma pretendió facilitar su ejercicio, lo cual explica que se eliminase la fianza que habían de aportar aquellos maestros que quisieran volver abrir taller tras haber cerrado una por quiebra o alzamiento de bienes, sentido en el que eran muy explícitas las ordenanzas de 1706. No obstante, medio siglo más tarde los carroceros quisieron derogarla y lo consiguieron por ser “demasiado exigente”, lo que supuso una relajación de las antiguas exigencias. Resulta curioso que, además de derogarse, la medida quedase reflejada en las nuevas ordenanzas, en concreto en su punto quinto, como si las viejas, más que no derogarse, se sumaran a las nuevas. Otras medidas, en cambio, fueron en la dirección contraria, como si la intención de los carroceros fuera aumentar las exigencias para ejercer la profesión. Así, se pretendió, aunque no se consiguió, que los oficiales para trabajar hubieran de contar con un “papel de aptitud” que certificase su formación como aprendiz. Ello supone un intento de reglamentar la figura del oficial. En las ordenanzas de Valencia de 1753 —que venimos comparando con las

mexicanas de 1773— esta cuestión quedaba particularmente especificada, ya que cada maestro habría de declarar al gremio los aprendices con los que contaba y también cuándo terminaba su formación. De igual manera, el oficial que quisiese alcanzar la maestría habría de demostrar su aprendizaje.⁷⁴ En relación con ello, la tramitación de las ordenanzas especifica la existencia de cartas de exámenes de los maestros, a las que alude en relación con los mulatos. Sin duda, la investigación de fuentes documentales distintas a las que ahora analizamos, como las referidas cartas de examen, darían más luz a la evolución de la carrocería novohispana, aquí sólo abordada desde el ámbito de sus ordenanzas gremiales.

También se sistematizó el funcionamiento interno del gremio. De este modo, se implantó la necesidad de contar con un libro de gobierno. En el mismo se incluirían, en primer lugar, las ordenanzas, lo que resulta lógico ya que eran las principales normas de dicho gobierno. A ello se sumarían los mandatos judiciales que afectasen a la profesión. De igual modo, se incluiría un inventario de las alhajas del Santo Ángel y todo aquello que afectase al “buen régimen del gremio”, lo que explica la función de tal libro. En segundo lugar se reguló la existencia de otro libro, en este caso de caja y relativo a la contabilidad del gremio, en concreto se alude a los ingresos, a los gastos y al destino de éstos. Para los caudales del gremio se estipuló la existencia de un arca de dos llaves, una por veedor. Además, en ella se custodiarían los dos libros antes referidos y los papeles del gremio. El arca quedaría bajo la custodia de uno de los veedores y ambos rendirían cuentas al traspasar caudales y papeles a sus sucesores. En relación con el papel que cobró la documentación gremial, las ordenanzas de Valencia de 1753, además de aludir a libros similares a los planteados por los carroceros mexicanos, establecieron la necesidad de un escribano “que anote en sus libros todas las deliberaciones

⁷⁴ Carmen Rodrigo Zarzosa, *op. cit.*, p. 130.

y demás cosas que fueren convenientes al buen gobierno”.⁷⁵

Igualmente, la mejor articulación del gremio quedó reflejada en la sucesión de la titularidad de los talleres al fallecer el maestro, para lo que se siguió el modelo de otros gremios. Así, para evitar su cierre, se permitió a las viudas regentarlo durante seis meses, en los que podrían mantenerlo con los oficiales. Pasado este tiempo habrían de buscar un maestro a su satisfacción. De igual manera, se ofrecía a las viudas la protección de los veedores, tanto en lo profesional como en lo personal. Cabe ello interpretarlo como una medida para fomentar el ritmo de trabajo, la productividad y evitar la interrupción en la actividad de los talleres, para lo cual en 1790 se facilitó aún más la continuación por las viudas de los mismos aunque contrajeran nuevas nupcias.⁷⁶

En relación con los veedores, la norma aclaraba que en caso de alguna disputa, regiría la postura del más antiguo. En cualquier caso, resulta llamativo que en las nuevas ordenanzas, aunque la alusión a los veedores era mayor que en las antiguas, no se aludiese a su elección, suponemos que debido a que se asumió la tradición, sin hacer cambios al respecto, es decir, su elección anual.

Las ordenanzas de 1773 recogían la misma devoción al Santo Ángel por parte de los carroceros que las de 1706. Se especifica su culto, y en concreto se alude al paso con el que salía en la procesión del Santo Entierro el Viernes Santo y cómo se recaudarían los gastos que ello ocasionaba. No obstante, como vimos, en 1785 se eligieron como patronos del gremio a San José, San Gabriel y San Elías. No sabemos las causas de esta decisión y qué ocurrió con la vieja devoción al Santo Ángel. En cualquier caso, la elección de San José no puede sorprender, al ser patrón de los carpinteros y,

por extensión, de los profesionales de la madera. En cualquier caso, este cambio devocional sería otro signo de hasta qué punto evolucionó la carrocería mexicana en la segunda mitad del siglo XVIII. De igual manera, hay que señalar que la cuestión devocional no era menor en las ordenanzas gremiales. Ejemplo de ello es que las tantas veces aludidas ordenanzas valencianas de 1753 empiezan significativamente con ese asunto, señalando en concreto que tal gremio “tiene por titular y está bajo la protección del Santísimo Christo con el título de las Congojas”, cuya festividad se celebraba el tres de mayor, día en que habría de celebrarse la junta general del gremio.⁷⁷

Para concluir, cabe señalar que una visión de conjunto de las ordenanzas del gremio de carroceros de la ciudad de México de 1773 evidencia, en primer lugar, una mayor especificidad respecto a las primeras de 1706. El carácter a menudo genérico de éstas y sus evidentes limitaciones jurídicas ocasionarían la propia reforma que venimos estudiando. De igual manera, una mayor competencia profesional obligaría a la articulación de unas normas más precisas con la finalidad de proteger a los maestros. Sin duda, la experiencia acumulada a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII inspiraría todos los cambios efectuados.

No obstante, hemos de anunciar que los cambios producidos en 1773 fueron a la postre un fracaso. Ello se deduce de que el gremio de carroceros entabló en 1799 un complejísimo pleito con diversos profesionales que ocasionó que a comienzos del siglo XIX su normativa volviese a transformarse por completo, en el marco del ataque ilustrado y liberal a los gremios y que no hace más que poner en evidencia que el proceso estudiado en esta ocasión no sirvió de gran cosa, sin duda debido a la vertiginosa evolución de la carrocería novohispana al final del virreinato.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 134.

⁷⁶ Véase Jorge González Angulo Aguirre, *op. cit.*, p. 125 y ss.; Sonia Pérez Toledo, *op. cit.*, p. 94; para el caso de Madrid, Antonio M. Moral Roncal, *Gremios e ilustración en Madrid (1775-1836)*, Madrid, Actas, 1998, pp. 126-129.

⁷⁷ Carmen Rodrigo Zarzosa, *op. cit.*, p. 119.