



Fig. 1. Carroza, ¿manufactura novohispana de hacia 1800?, Museo Regional de Guadalupe, Zacatecas, México.

La carrocería novohispana al final del virreinato: el pleito múltiple del gremio de la ciudad de México de 1799

Álvaro Recio Mir
Universidad de Sevilla

Resumen

El pleito que entabló el gremio de carroceros de la ciudad de México en 1799 contra los herreros, los alquiladores de coches y los contraventores o carroceros no sometidos al gremio permite conocer la situación de la carrocería novohispana al final del virreinato. Los acuerdos alcanzados en este litigio muestran la crisis por la que pasaba el sistema gremial, los inicios de la industrialización en la creación carrocera y el paso de la influencia de la carrocería francesa, de suntuoso sentido barroco, a la definitiva primacía de la inglesa, de un marcado carácter neoclásico y un sólido fundamento técnico.

Palabras clave: gremio de carroceros, ciudad de México, pleito, siglos XVIII y XIX, carroza.

Abstract

The lawsuit that the coachbuilders' union of the city of Mexico began in 1799 against the blacksmiths, the lessors of coaches and the infringers or coachbuilders not submitted to the union it allows to know the situation of the New Spanish carriage bodywork at the end of the viceroyalty. The agreements reached in this litigation demonstrates the crisis for which the trade-union system was suffering, the beginnings of the industrialization in the bodywork creation and the making from the influence of the French bodywork, which had a sumptuous baroque sense, to the definitive primacy of the English design, distinguished by its neoclassic character and solid technical basis.

Keywords: coachbuilders' union, city of Mexico, lawsuit, XVIIIth and XIXth century, coach.

El gremio de carroceros de la ciudad de México surgió en 1706 al desgajarse del de carpinteros. Ese mismo año el virrey X duque de Alburquerque aprobó sus primeras ordenanzas, las cuales fueron sustituidas por otras ratificadas por el virrey marqués de Croix en 1771 y publicadas dos años más tarde. Con posterioridad, en 1785, se hizo una pequeña reforma a estas segundas ordenanzas¹.

No obstante, en 1799 tal normativa fue cuestionada por un pleito que enfrentó al gremio de carroceros de la capital novohispana con el de los herreros, los “alquiladores de coches” y los “contraventores” o carroceros que trabajaban al margen del gremio. Aunque el múltiple proceso fue simultáneo, planteando incluso el juez que las partes litigantes formasen un único gremio², en adelante lo analizaremos por separado en aras de mayor claridad y debido a que cada uno de los frentes contra los que lucharon los carroceros tuvo sus particulares causas, aunque todas estuvieron relacionadas.

En cualquier caso, el análisis de la farragosa y abundante prosa procesal generada permite alcanzar un alto conocimiento de la situación por la que pasaba la carrocería novohispana al final del virreinato, la cual al terminar el proceso –tan complejo como rápido, ya fue sentenciado el 25 de octubre de 1800– había cambiado considerablemente. Las causas de ello fueron la crisis del sistema gremial, los inicios de la industrialización en la creación carrocera y, en última instancia, el paso de la influencia de la carrocería francesa, de suntuoso sentido barroco, a la definitiva primacía de la inglesa, de un marcado carácter neoclásico y un sólido fundamento técnico.

Carroceros versus herreros

El primer frente abierto ante los carroceros lo ocasionó la queja planteada por los herreros, que el 27 de febrero de 1799 declararon que “en repetidas ocasiones” habían denunciado “que los carroceros tienen fraguas en sus casas dirigidas por oficiales con perjuicio precisamente del público y ruina del gremio”. Pese a que tal denuncia fue de inmediato admitida a trámite, los carroceros –significativamente– no respondieron a tal demanda, por lo que los herreros pidieron que “se les demolieran irremisiblemente las fraguas”. Tan expeditiva propuesta fue trasladada a José Manuel de la Riva, apoderado del gremio de carroceros, y a diversos maestros. Por su parte, los veedores del gremio, Antonio Dávalos y Joaquín de Castro, reconocieron la existencia de fraguas en sus talleres, pero se justificaron afirmando que su número no era comparable con “las que tienen la multitud de contraventores que se han aparecido y que ignoran absolutamente las reglas del arte, han abierto tiendas públicas trabajando en ellas con el mayor desenfado construyendo artefactos mui defectuosos”³.

Los herreros contestaron a ello insistiendo en que los carroceros, de “veinte años a esta parte”, disponían en sus talleres de fraguas, especificando que les eran necesarias para “calzar y recozer los fierros que se pegan calientes a los carruajes que con ellos se construyen”⁴.

1. RECIO MIR, Á., “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*, en prensa y RECIO MIR, Á., “Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la ciudad de México”, *Historias*, en prensa.

2. Archivo Histórico del Distrito Federal de México (en adelante A.H.D.F.), Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fol. 76.

3. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 65 vto.-70.

4. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fol. 74.

A la postre se llegó a un expresivo acuerdo entre ambos grupos profesionales del siguiente tenor:

1º que ningún carroceros podrá tener forja en su casa sin que esté arreglada su construcción a regla de policía y su dirección a cargo de un maestro examinado.

2º que en caso de dificultarse éste podría valerse de un oficial diestro con la precisa obligación de presentarlo a examen en el perentorio término de cuatro meses, los que pasados sin verificarse podrán el maestro mayor y veedores del gremio de herreros, demoler y destruir la forja.

3º que si durante el estipulado plazo se enfermase el oficial encargado de la fragua o le viniere otro legítimo impedimento (que no sea el de impericia) para examinarse, tendrá arbitrio el carroceros para trabajar en el entre tanto con otro oficial acreditado previamente a satisfacción del maestro mayor y veedores del gremio de herrería, la enfermedad o legítimo impedimento del primero pero removido éste o mejorado de aquello le han de correr el prefinido término de los cuatro meses.

4º si examinado el oficial muere o se fuga dentro de otros cuatro meses podrá trabajar con otro oficial y presentarlo a examen.

5º si muere el tercer oficial o se fuga que se valga de otro.

6º cada gremio pagará sus costas por mitad⁵.

La base de todo el enfrentamiento fue sin duda una cuestión técnica. A finales del siglo XVIII la presencia de metal en los coches de caballos había alcanzado un protagonismo que hasta entonces sólo había tenido la madera. Surgida como especialidad de la carpintería, la carrocería evolucionó rápidamente e incorporó pronto otras técnicas, como la forja⁶. Sin duda, ello fue debido a la cada vez más evidente influencia de la carrocería inglesa que acabaría, precisamente a finales del siglo XVIII, por imponerse sobre la vieja tradición francesa a escala mundial. En concreto, en la década de los sesenta del siglo XVIII se empezaron a utilizar para la amortiguación de los coches ballestas metálicas en forma de espiral –denominadas *worm spring*– realizadas en acero en los talleres londinenses. De igual forma, sólo una década más tarde las cajas de las berlinas en Europa dejaron de estar suspendidas por correones de cuero y por los referidos *worm springs* para generalizarse su amortiguación mediante ballestas de acero en forma de S, denominadas *à la Daleme*, siendo también mayoritariamente talleres londinenses los que se encargaron de su realización. Otros cambios provocaron la inclusión de nuevos elementos metálicos, como la gran altura que alcanzaron las cajas de los coches que obligó a añadirles escaleras metálicas plegables para facilitar la entrada y salida de los mismos. Igualmente, las dos varas características de las berlinas dejaron de hacerse de madera para confeccionarse en acero. Estas y otras piezas metálicas fueron en principio exportadas desde Inglaterra a todo el mundo⁷.

Es posible que el libre comercio entre España y América que se fue desarrollando a partir de 1778 fomentara la presencia en el Nuevo Mundo de coches ingleses, cuyos modelos eran para entonces predominantes en la metrópoli⁸. En cualquier caso, los avances de la carrocería inglesa serían pronto seguidos por los

5. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 91-92.

6. A ésta técnica añadir la pintura, la escultura, la tapicería o las labores de cuero. En relación con ello, para el caso de la ciudad de Sevilla, véase RECIO MIR, Á., “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, págs. 405-416.

7. RODRIGO ZARZOSA, C., “Evolución y tipología del carruaje desde 1700”, en *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, págs. 188-190.

8. Eduardo Galán Domingo señala que desde 1770 los prototipos ingleses se había impuesto a los pesados carruajes de tradición francesa. GALÁN DOMINGO, E., “El carruaje ceremonial y ciudadano en España: de 1700 al triunfo del automóvil”, en *Historia del carruaje en España...*, op. cit., págs. 243-246.

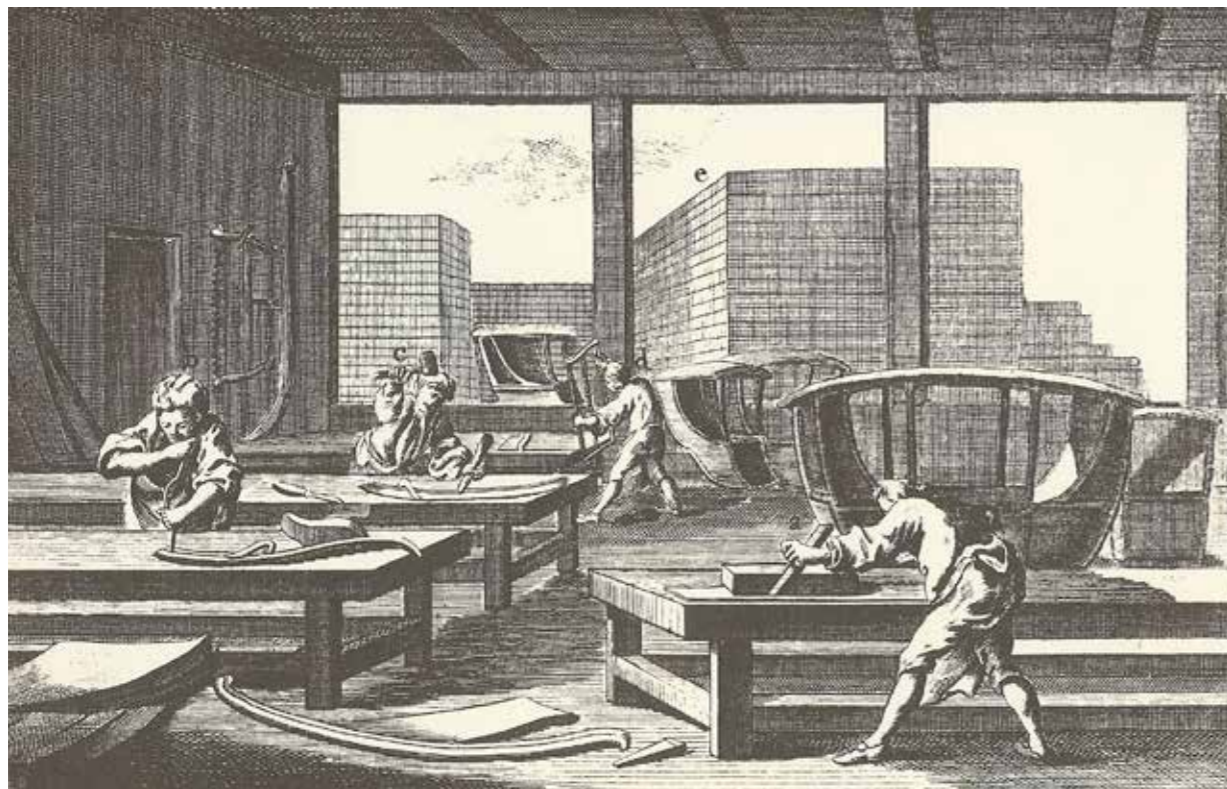


Fig. 2. Taller de carrocería, L'Encyclopédie de Diderot y D'Alambert.

carroceros novohispanos, que harían ellos mismos los referidos objetos metálicos, lo cual debió de ser la causa de la aludida proliferación de fraguas. No obstante, en la tramitación del proceso se alude explícitamente a la actividad de “calzar y recozer los fierros que se pegan calientes a los carruajes que con ellos se construyen”, que hace alusión a la aplicación de la referida técnica para dar forma a la madera.

En concreto, nuestra fuente, al indicar que el fenómeno se había producido de “veinte años a esta parte”, prueba que desde aproximadamente 1780 se generalizó en los talleres de carrocería de la ciudad de México la existencia de fraguas, lo que lógicamente permite datar con precisión el momento en que los elementos metálicos se hicieron habituales en los carruajes novohispanos.

Por otra parte, el núcleo del acuerdo suponía la aceptación por los herreros de la existencia de fraguas en los talleres de carroceros y de los carroceros que tales fraguas fuesen dirigidas por herreros. Estos últimos supervisarían que las fraguas estuviesen construidas conforme a las normas de su profesión y, de igual modo, se harían cargo de su funcionamiento, aunque se establecía la posibilidad de que temporalmente tal actividad la llevaran a cabo oficiales.

La interpretación que de todo ello puede realizarse es que, tras el acuerdo, la carrocería había dejado de ser definitivamente una actividad sólo en manos de los carroceros, ya que en sus talleres se había hecho sistemática la presencia de maestros herreros. El compromiso de que ambas partes pagarían las costas procesa-

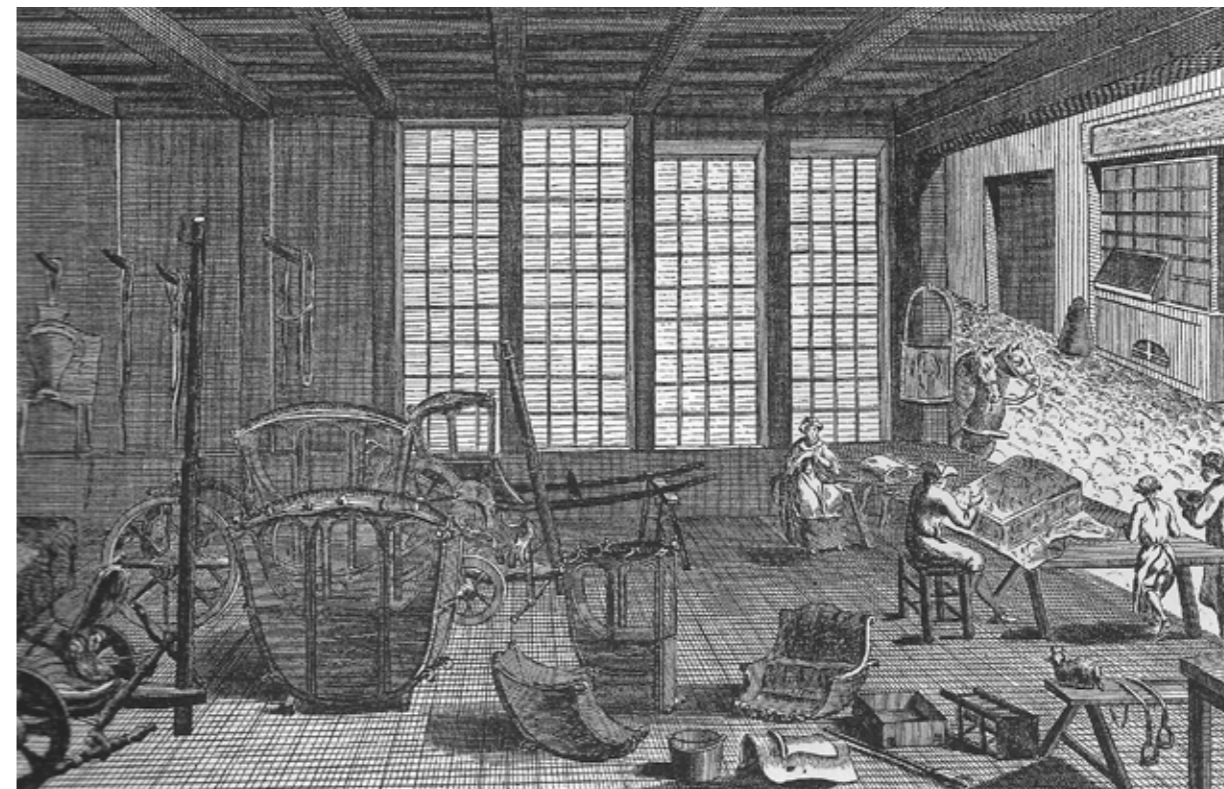


Fig. 3. Taller de carrocería, L'Encyclopédie de Diderot y D'Alambert.

les por mitad, no hace más que poner en evidencia la solución amistosa del conflicto, por lo que suponemos que no llegaría a derribarse ninguna fragua como en principio solicitaban los herreros, ya que su existencia realmente interesaba a ambos grupos profesionales.

Sin duda, el acuerdo resultó un gran éxito para el gremio de herreros, que veía así ampliar considerablemente sus competencias profesionales, teniendo en cuenta el enorme auge que ya para entonces había alcanzado la carrocería⁹. En cambio, el acuerdo alcanzado no puede ser considerado tan exitoso para los carroceros, que veían inmiscuirse en su actividad laboral a los herreros. El hecho de que los carroceros aceptaran esta medida nos hace sospechar que tal realidad pudo estar ya ocurriendo con anterioridad y que la norma no hizo más que reglamentar el hecho. También cabe pensar que pese a que aceptaron el acuerdo, no lo pesaban cumplir, ya que eso fue lo que ocurrió, por lo que con posterioridad los herreros siguieron denunciando la competencia desleal que suponían los carroceros. Ello, entre otros motivos, llevó al gremio de los herreros a tal postración que incluso en 1809 llegaron a pedir su incorporación al de Madrid, cuyas ordenanzas deseaban guardar, poniendo así de manifiesto la inoperancia de la normativa novohispana¹⁰.

9. No fue éste el único triunfo de los herreros, que apenas unos años antes, en 1766, habían absorbido a los caldereros en su gremio. Véase PÉREZ TOLEDO, S., *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*, México, Universidad Autónoma Metropolitana de Iztapalapa-El Colegio de México, 1996, pág. 58, nota 21. Sobre el gremio de los herreros remitimos a MURO ARIAS, L. F., “Herreros y cerrajeros en la Nueva España”, *Historia mexicana*, vol. 5, n° 3, 1956, págs. 337-372.

10. MURO ARIAS, L. F., “Herreros y cerrajeros en la Nueva España...”, op. cit., págs. 345 - 346.

En cualquier caso, la presencia de herreros en los talleres de carrocería probó la multiplicidad profesional que rodeaba a la hechura de los carruajes, que ya para entonces a su carácter suntuoso y artístico, sumaban un fuerte componente técnico¹¹.

Carroceros versus alquiladores de coches

Un segundo ámbito del pleito de 1799 fue el que enfrentó a los carroceros con los alquiladores de coches. Estos pedían la eliminación de la tercera ordenanza del gremio de carroceros¹², cuyo tenor era: “se ordena que los alquiladores de forlones no puedan por sí 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”¹³.

El enfrentamiento entre carroceros y alquiladores de coches venía de antiguo. Ya en las primeras ordenanzas de los carroceros se aludía a ello, lo cual se volvió a repetir en las de 1773¹⁴. Sin duda, el problema era que los alquiladores no llevaban a arreglar sus vehículos a los talleres de carroceros, si no que lo hacían en sus propias cocheras y sin contar con personal cualificado, lo cual suponía un evidente menoscabo para los maestros carroceros.

En el pleito de 1799 el juez planteó que carroceros y alquiladores configurasen un solo gremio. Los alquiladores expresaron su predisposición al acuerdo, que fue lo que finalmente se acordó: “conformar una misma sociedad”. De hecho, Tomás Ruiz Delgado, por los alquiladores, y don Mariano Jiménez y don José Miguel Gallardo, apoderados de los carroceros, aceptaron la “rigurosa observancia de que no se trabaje por ningún maestro ni oficial pieza alguna de coche en casa particular (so) pena de confiscación como previene la ordenanza del gremio”, en alusión al de los carroceros, como prueba de que solo querían “beneficiar al público con que las obras se hagan a toda satisfacción, evitando toda la clandestinidad”¹⁵.

Para demostrar esto último, Mariano Jiménez confesó estar haciendo dos coches fuera de su taller y aceptó que fueran confiscados “como escarmiento”, al igual que las herramientas empleadas en su ejecución¹⁶.

El proceso continuó a principios de 1800, insistiendo “sobre el cumplimiento del artículo tercero de la ordenanza de los carroceros que prohíbe a los alquiladores componer y aderezar sus coches y por consiguiente hacerlos nuevos en sus casas ni en otra parte por medio de oficiales ni aún con dirección de maestro examinado para sí, ni para particular alguno (so) pena de 25 pesos aplicados por tercias partes a la cámara, juez y gremio”¹⁷.

11. Sobre el carácter artístico de los coches, tan lamentablemente desatendido por la historiografía, véase RECIO MIR, Á., “¿Qué Indias hay donde no hay coches? Notas sobre el carruaje como objeto de análisis histórico-artístico en España y América”, en GALÍ BOADELLA, M. (coord.), *Coloquio internacional del arte en Puebla: avances y perspectivas*, Puebla de los Ángeles, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla de los Ángeles, en prensa.

12. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 71 vto.-72.

13. RECIO MIR, Á. “Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas...” op. cit.

14. Sobre ambos textos legales remitimos a la bibliografía recogida en la nota 1.

15. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 76-83 vto.

16. De este caso, que permite conocer con detalle las herramientas y los materiales empleados en la construcción de un coche en Nueva España a finales del siglo XVIII, nos ocuparemos en otra ocasión.

17. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fol. 89.

La enorme importancia que se le dio a este punto llevó a establecer el siguiente acuerdo:

1º que los alquiladores de coches cumplirán en lo sucesivo inviolablemente el citado artículo tercero de la ordenanza de carroceros aumentándose a cien pesos la pena pecuniaria de 25 que está impuesta al contraventor, a quien se decomisará a más de esto la obra y materiales con que se estuviere fabricando o aderezando, sufriendo el maestro que la infrinja ocho días de cárcel y los oficiales otros tantos de grillete.

2º que sin embargo de lo mucho que el gremio de carroceros ha gastado en el pleito, solo han de pagar los alquiladores de coches todas las costas causadas en las diligencias practicadas últimamente ante el presente señor juez a consecuencia de su comisión hasta su conclusión, incluso este convenio y su superior aprobación con cuyas calidades y condiciones se ajustan, convienen y transigen sus acciones y pretensiones declaran que en esta transacción no hay dolo, lesión ni engaño”¹⁸.

En esta ocasión, el acuerdo manifiesta en primer lugar que realmente y a pesar de lo planteado no se llegó a la fusión del gremio de carroceros con los alquiladores de coches. Lo que sí se produjo fue un acuerdo, por el que los alquiladores no sólo se comprometían a seguir las ordenanzas de los carroceros si no también a pagar las elevadas costas del proceso.

El propio acuerdo parece poner en evidencia que el negocio del alquiler de coches debía estar muy extendido en la ciudad de México a finales del siglo XVIII. Cabe relacionar con ello el servicio de coches de *providencia*, los actualmente llamados taxis. Se da la circunstancia de que en 1793 se emitieron unas ordenanzas para su funcionamiento, las primeras de América al respecto. En principio se trató de ocho coches, pero en 1802 pasaron a ser treinta¹⁹. Su contenido articulaba el referido servicio, sin hacer alusión alguna al arreglo de los vehículos. Tal omisión quizá fuera debida a que se trataba de un corto número de coches, sea como fuere y aunque no tenemos referencias al respecto, es posible que este servicio, que no hizo más que aumentar hasta el final del virreinato, fuese otro frente de preocupación para los carroceros.

En cualquier caso, el acuerdo de los carroceros con los alquiladores prueba también la crisis del sistema gremial, ya que hasta ese momento estos habían ignorado a aquellos para el arreglo de sus coches e incluso, según señalan explícitamente las fuentes, para su construcción *ex novo*. Por tanto, el referido acuerdo puede ser considerado un total éxito para los carroceros, que además de asegurarse un importante ámbito de trabajo, no tuvieron que pagar las costas procesales.

Carroceros versus contraventores

También los “contraventores de carroceros”, es decir, los carroceros que ejercían la profesión al margen del gremio, entraron en litigio en el pleito de 1799. La existencia de estos profesionales debió de ser la mayor amenaza para los carroceros agremiados, los cuales se quejaron de la postración que sufría su gremio, reducido a “cinco o seis maestros”, por lo que pedían reformar sus ordenanzas para mejorar tal situación²⁰.

18. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fol. 89 vto.

19. SERRERA, R. M., *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Dirección general de tráfico-Lunweg, 1993, págs. 328-332.

20. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 71 vto.-73 vto.

Ante tal enfrentamiento, el juez de gremios convocó a las partes. Por los carroceros se recogen los siguientes nombres y la ubicación de sus talleres: Joaquín Romero de Caamaño; don Antonio Banineli, con taller en la “*pila de San Miguel*”; Jacinto García; don Mariano Pedroso Hornillo; don Mariano Jiménez, en la calle del Parque; don Manuel Vidal, en Santa Teresa; don José Manuel de la Riva, en la calle del Águila; José Ortiz; don Ignacio Echegoyen, en calidad de “*maestro de la casa*”; José Roldán; don José Quintana, en la calle Ortega; José Quintana; don Manuel Valdés, en la calle Zuleta; Manuel Antonio Valdés; don Joaquín Zerralde, en la calle de San Juan; Joaquín de Zerralde y Aramburu; don Miguel Gallardo, en la calle cerrada de Jesús; José Miguel Gallardo; don Juan Lebrija, en San José de Gracia. Resulta significativo que se convocase también al platero del montepío y a algún carroceros más cuyo nombre resulta ilegible en la documentación. Por otra parte, “*los contraventores de carroceros*” convocados fueron “*don Antonio Banineli, don Mariano Pedroso, don Mariano Jiménez, don Manuel Vidal, don José Manuel de la Riva, don Ignacio Echegoyen, don José Quintana, don Manuel Valdés, don Joaquín Zerralde, don Miguel Gallardo y don Juan Lebrija*”. El referido juez trató de que carroceros y “*contraventores*” configurasen un solo gremio, a lo que los últimos alegaron que no tenían inconveniente alguno²¹.

La documentación del proceso alude a que el número de los contraventores era “*crecido*” y “*que sus dueños son la mayor parte notoriamente pudientes*”, mientras, por el contrario, los que formaban parte del gremio eran “*muy pocos e incapaces por lo mismo de surtir esta capital del mucho carruaje que consume*”. Además, para colmo, los primeros hacían obras “*de particular gusto*”²².

Ante tal estado de cosas se tomó el siguiente acuerdo:

1º *Que el gremio de carroceros y en su nombre los referidos veedores actuales han de incorporarlos en él a todos los que tienen en el día casa y obrador público de carrocería y constan listados en el poder precedente sin necesidad de examen ni de tener maestro examinado.*

2º *Han de contribuir con los derechos de examen, media annata a su majestad y demás que ha sido costumbre y para lo sucesivo con todas las cargas y pensiones del gremio.*

3º *Si fallece algún incorporado y deja hijo o viuda pueden estos mantener la casa seis meses.*

4º *Si se traspasa alguno de los incorporados su casa al que la traspase también tendrá seis meses.*

5º *Que además de los dos veedores, el gremio ha de nombrar dos diputados y un tesorero. Los dos veedores de los maestros examinados y los diputados y tesorero de estos o de los agregados.*

6º *Veedores y diputados se nombrarán en junta general y los cuatro nombrarán al tesorero.*

7º *Al arca del gremio se ha de añadir una cuarta llave que tendrán los dos veedores, el primer diputado y el tesorero.*

8º *La incorporación es por sola esta vez.*

9º *Que se recojan todos los oficiales de carroceros que trabajan obras de contrabando en los rincones y casas particulares reduciéndolos a los talleres y obradores públicos.*

10º *las costas se pagarán por acuerdo amistoso*²³.

Son muchas las cuestiones dignas de ser destacadas en este pleito. En primer lugar, el registro de los nombres de los carroceros y de los profesionales no agremiados. En este sentido, resulta sorprendente la práctica repetición de los nombres de ambas listas. La única explicación que cabe plantear al respecto, aparte de una confusión del escribano, es que los segundos fueran los hijos de los primeros y que trabajaran al margen del gremio. Aunque también hay que señalar que entre los agremiados existe una reiteración de nombres que parece aludir a una habitual sucesión paterno-filial en este ámbito profesional.

En cualquier caso, tal listado refleja un panorama bastante distinto al planteado en principio por los carroceros al señalar que su gremio estaba reducido a cuatro o cinco maestros, ya que recoge algo más de veinte nombres. En concreto, sabemos que en 1788 el gremio de carroceros de la ciudad de México contaba con dieciocho maestros, ciento cinco oficiales y treinta y nueve aprendices, lo que hace un total de ciento sesenta y cuatro profesionales²⁴.

También es de destacar que hubiese un número similar de contraventores que de carroceros agremiados. Ello evidencia que aproximadamente la mitad de la producción carroceros estaba al margen del sistema gremial. Al parecer, los contraventores se valían para evadir las ordenanzas del gremio de un maestro examinado, “*sin que éste sirva de otra cosa que de prestar su nombre*”, ya que la dirección técnica de las obras estaba al cuidado de los propietarios del taller.

Pero además, la prosperidad general del oficio de carroceros había llevado a la existencia de “*rinconeros*”, es decir, oficiales que ilegalmente trabajaban por su cuenta, en muchas ocasiones en casas particulares. Ante tal situación, el gremio de carroceros modificó sus ordenanzas para incorporar a todos los profesionales que desarrollaban su profesión al margen del gremio. Para ello habrían de contribuir con las cargas del gremio y con aquellos gastos que habían realizado los examinados, como el derecho a examen y la media *annata* que se había de pagar a la Corona para poder abrir tienda pública²⁵.

Sin duda, la proliferación de talleres al margen del gremio debió de estar relacionada con la infiltración de empresarios capitalistas en el ámbito de la construcción de coches de caballos debido al auge de la carrocería. Como ya vimos, la documentación del proceso aludía expresivamente a que los contraventores eran en su “*mayor parte notoriamente pudientes*”, mientras los carroceros del gremio eran incapaces de reunir el capital necesario para la construcción de coches. La presencia de estos capitalistas, más comerciantes que constructores, trajo consigo cambios en el proceso de producción y en las relaciones de trabajo que eran por completo ajenos al viejo sistema gremial²⁶.

No obstante, lo más interesante del acuerdo creemos que radica en que con él se transformó la estructura del gremio. Así, a partir de entonces, además de los dos veedores, habría de contar con dos diputados y un tesorero, que además podrían salir de las filas de los integrados.

24. PÉREZ TOLEDO, S., *Los hijos del trabajo...*, op. cit., pág. 75.

25. Sobre este último impuesto véase PÉREZ TOLEDO, S., *Los hijos del trabajo...* op. cit., pág. 60.

26. Esta intervención capitalista se entiende como causa principal del pleito de 1799 en CASTRO GUTIÉRREZ, F., *La extinción de la artesanía gremial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, págs. 116-119 donde se hace un resumen del proceso. Véase también PÉREZ TOLEDO, S., *Los hijos del trabajo...* op. cit., págs. 62-65.

21. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 75-76.

22. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, ex. 4.2, fol. 94.

23. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, ex. 4.2, fols. 94.-95 vto.

Todo ello prueba que el gremio de carroceros debía pasar con anterioridad a 1799 por una situación de decadencia. La existencia de numerosos profesionales fuera del mismo y aún de oficiales que trabajaban al margen debía de dejar en una posición precaria a los maestros del gremio. Ello hubo de ser la causa de que estos aceptasen la asimilación de todos aquellos profesionales al margen de la ley y de forma amistosa, como indica el último punto del acuerdo en relación a las costas procesales.

Hay que señalar que la existencia de contraventores y rinconeros no sólo afectaba a la carrocería, sabemos de otras profesiones que se encontraban en la misma tesitura y que actuaron de manera similar a como lo hicieron los carroceros, como ocurrió con el importantísimo ámbito de los hilados. Todo ello podemos interpretarlo como una última y desesperada medida por parte de los gremios para evitar su extinción. No olvidemos en este sentido, que ya por entonces se alzaban muchas voces autorizadas que abogaban por la extinción de este sistema de producción y postulaban otro de carácter liberal y capitalista²⁷.

La carrocería novohispana a finales del siglo XVIII y principios del XIX

El pleito de 1799 evidencia la crisis del sistema gremial a finales del siglo XVIII. Ello pensamos que debió de hacerse especialmente grave en el caso de la carrocería, profesión que por la versatilidad técnica y material de los coches de caballos que producía nunca se adaptó bien al sistema gremial. De hecho, la confluencia de distintas profesiones en ella no se limita a las ya referidos. En tal sentido resulta del máximo interés que en la compra de los coches y herramientas embargadas en el pleito de los carroceros y los alquiladores se interesase don Vicente Guzmán, vecino de la ciudad de México y del que se especifica que era *"pintor de cajas de coches"*, el cual al final se quedó con todo lo embargado²⁸. Ello prueba que de la pintura de los coches se ocuparon los pintores. Además, que comprase las herramientas de los carroceros induce a pensar que también se ocuparía de la hechura de sus estructuras de madera, como sabemos que positivamente ocurría por entonces en la ciudad de Sevilla²⁹.

Todos los acuerdos antes referidos parecen indicar que ante su desesperada situación los carroceros aceptaron la intromisión en su actividad profesional de los herreros y que se incorporasen al gremio profesionales que hasta ese momento habían sido su más desleal competencia. Además, se tuvo que alterar la estructura del gremio y las normas por las que se regían, a las que hubo que añadir los tres acuerdos recogidos.

Cabe suponer por tanto que el gremio de carroceros de la ciudad de México no pasaba por su mejor momento al final del periodo virreinal. A este respecto hay que añadir un aspecto del que no se hace eco el pleito analizado pero que también afectaría sensiblemente a la situación de los carroceros: la importación de coches. Ya apuntamos la primacía que para entonces alcanzaban los ingleses. En este sentido sabemos que el segundo conde de Revillagigedo hizo su entrada en la ciudad de México en 1789 como virrey con un coche de fabricación inglesa, que causó sensación por su novedad³⁰.

Este hecho debió ser el comienzo de una moda que favorecería la importación de otros modelos desde Inglaterra. A este respecto podría citarse un interesante ejemplo de 1815, cuando Juan Manuel de Gandasegui compró un landó en Londres que tenía destino americano. Se conserva incluso la minuta de la prestigiosa casa carrocería británica Maberly, que fue en la que recayó el encargo³¹.

La evolución de la profesión carrocería en Nueva España debió de ser paralela a la metropolitana. Eduardo Galán Domingo define el proceso en la vieja España como la transformación del oficio desde el maestro de hacer coches al fabricante de carruajes. En este proceso fue un hito clave la liberalización que supuso la pragmática de Carlos III de 1772 que permitía el establecimiento de maestros extranjeros, a los que se les reconocía el título, se les permitía integrarse en los gremios españoles y abrir establecimientos públicos en igualdad de condiciones a los nacionales sin necesidad de volver a examinarse. A ello hay que sumar las primeras muestras de industrialización en el oficio, como el proyecto de crear un gran taller de coches por el maestro Tomás Modino en 1789, con la intención de emplear entre 120 y 300 operarios, que al parecer no llegó a materializarse. Sí se llevó a la práctica el taller de Antonio Durán, conocido como taller de coches de Su Majestad, del Buen Retiro o de Lavapiés, que funcionó hasta al menos 1804. Su organización era similar a la de las reales fábricas, siendo protegida por la Corona³².

Evidentemente, aunque la carrocería se siguió ejercitando de forma básicamente artesanal hasta su definitivo declinar a comienzos del siglo XX, el panorama que de la misma se dibuja desde finales del siglo XVIII y sobre todo desde comienzos del XIX ya tiene poco que ver con el modelo gremial, en el que al maestro se unían en el taller muy pocos oficiales y aprendices. Lógicamente, la articulación de factorías carroceras aumentó exponencialmente el número de coches producidos. Es de suponer que conforme se fueron creando estos grandes talleres, los tradicionales, aún vinculados al modelo gremial, irían progresivamente desapareciendo. La generalización del uso del coche, que aumentó enormemente desde inicios del XIX abocaría así a los pequeños talleres a su extinción debido a su incapacidad de competir en rapidez y precio con los grandes. La ley universal de la oferta y la demanda sería la que progresivamente debió de acabar con un modo de producción que había surgido en el caso de los coches de caballos en el siglo XVI.

Ejemplo de estas verdaderas factorías carroceras debió de ser el taller del ya citado Joaquín de Castro, veedor del gremio durante el pleito de 1799 y que alcanzó el cargo de carroceros del virrey de la Nueva España en los primeros años del siglo XIX. Del mismo sabemos que contaba con tres fraguas y otros tantos herreros y con veinte bancos de carpinteros para tan elevado número de profesionales. De igual modo, la madera de la que se proveía no sólo era local, ya que la importaba de Cuba e incluso de Inglaterra. De la misma manera su lista de clientes no estaba reducida al virrey y a la ciudad de México. Incluso, él no se dedicaba a la dirección técnica del trabajo ni a la administración, ya que para ello contaba con un maestro carroceros ayudado por un sobrestante y un cajero³³. Verdaderamente, Castro era un empresario de la carrocería.

27. CASTRO GUTIÉRREZ, F., *La extinción de la artesanía gremial...*, op. cit., págs. 106 y ss. y PÉREZ TOLEDO, S., *Los hijos del trabajo...*, op. cit., pág. 62 y ss. Véase también TANCK DE ESTRADA, D., "La abolición de los gremios", en *El trabajo y los trabajadores en la historia de México*, México, El Colegio de México, 1979, págs. 311-331.

28. A.H.D.F., Sección Ayuntamiento, 381, exp. 4.2, fols. 85 vto. y 86.

29. RECIO MIR, Á., "Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia", *Laboratorio de arte*, n°18, 2005, págs. 355-369.

30. ROMERO DE TERREROS Y VINENT, M., *Las artes industriales en la Nueva España*, México, Librería de Pedro Robredo, 1923, pág. 85.

31. RECIO MIR, Á., "¿Qué Indias hay donde no hay coche?...?", op. cit.

32. El proceso de industrialización se prolongó en el Gran taller de coches de Recoletos, instalado en Madrid en 1845, donde trabajaban de 150 a 200 operarios y que producía de 300 a 400 coches al año. GALÁN DOMINGO, E., "El carruaje ceremonial y ciudadano en España...", op. cit., pág. 256-266.

33. CASTRO GUTIÉRREZ, F., *La extinción de la artesanía gremial...* op. cit., págs. 119 - 120. Sobre Joaquín de Castro nos ocuparemos de forma monográfica en otra ocasión.



Fig. 4. Carroza, ¿manufactura novohispana de hacia 1800?, Museo Regional de Guadalupe, Zacatecas, México, detalle de las pinturas de la caja.

Algo parecido debió ser el taller que regentó el también arquitecto y escultor Manuel Tolsá. La *Gaceta de México* del 17 de febrero de 1810 aludía al alto número de coches que ruaban por la ciudad de México, más de mil quinientos aseguraba, de los que destacaba que cada vez eran más los que respondían al buen gusto, en clara alusión a su carácter neoclásico y a la influencia inglesa. En concreto, especificaba que “a las pesadas tallas sucedió la sencillez de los adornos y a las antiguas molduras los mejores charoles, comparables ciertamente con los más bellos que han dado los extranjeros; tales son los que hoy se trabajan en México, como se ve en los coches que se fabrican en la casa de don Manuel Tolsá, tan bien acabados que parece que no hay más que desear”³⁴.

Debido a que los coches que salieron de estos y de otros talleres han desaparecido en su totalidad nos vemos avocados habitualmente a estudiarlos a partir de las pinturas y grabados de vistas de ciudades que los representan. No obstante, en esta ocasión es posible aludir a la carroza con la que cuenta el Museo regional de Guadalupe, Zacatecas, de arte virreinal. Por la sencillez de sus líneas y su moderado ornato la creemos obra de un anónimo carrocer novohispano y la suponemos realizada hacia 1800. Junto a su estructura de madera cuenta con numerosas piezas metálicas, como sus cuatro faroles y parte de su sistema de amortiguación, en el que se suman a cuatro correas de cuero o sopandas otras tantas ballestas metálicas en forma de C bajo las que

34. SERRERA, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias...* op. cit., pág. 322.



Fig. 5. Carroza, ¿manufactura novohispana de hacia 1800?, Museo Regional de Guadalupe, Zacatecas, México, detalle del anclaje de la caja al tren delantero.

suponemos que esta carroza debió de pertenecer a un prelado agustino y que además pudo tener una finalidad religiosa, posiblemente para trasladar al Santísimo Sacramento.

En cualquier caso, los acuerdos que cerraron el pleito que hemos venido estudiando y que concluyó el 25 de octubre de 1800 no debieron de mejorar la situación del gremio de carroceros de la ciudad de México. Prueba de ello es que muy pocos años después, en fechas inmediatas al inicio del proceso emancipador de México, se planteó la articulación de unas nuevas ordenanzas. Se reconocía así que los acuerdos con los herreros, alquiladores y contraventores no habían logrado sanear el gremio de carroceros de la ciudad de México³⁵.

Fecha de recepción: 09/05/2013

Fecha de aceptación: 15/10/2014

35. Estas nuevas ordenanzas las trataremos en otra ocasión.