

Fátima Halcón

Reseña al libro de Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México. Sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*

**RECIO MIR, Álvaro, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México. Sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla, Diputación de Sevilla, Madrid, 2018. 330 pp. 37 láminas.**

El arte de la carrocería en España no ha sido objeto de interés por parte de los investigadores. Son escasos los ejemplos dedicados a su estudio a pesar de la importancia que tuvo durante la Edad Moderna. No ocurre lo mismo en otros países: Inglaterra, Alemania, Francia o Italia cuentan con un relevante elenco de historiadores dedicados al tema que se vienen ocupando de su historia, de su proyección social y artística. En España, la historia de la fabricación de carruajes es un capítulo prácticamente ignoto de la investigación. Los estudios existentes están centrados fundamentalmente en analizar el caso madrileño donde la corte propició la existencia de esta actividad artística, salvando el caso de Rafael Atienza Medina que se ocupó del tema desde una perspectiva andaluza. Destacamos las contribuciones de Alejandro López Álvarez o de Eduardo Galán Domingo, convertidos en referentes de cualquier análisis sobre la carrocería hispánica y del autor de este libro, que desde hace unos años está dedicado al estudio del arte del carruaje.

En América, el panorama historiográfico no es más alentador, existiendo ejemplos concretos dedicados a los grandes virreinos pero sin repercusión en otros ámbitos de la América latina. Los estudios del catedrático de Historia de América de la Universidad de Sevilla, Ramón María Serrera quién en su libro sobre el tráfico terrestre y la red viaria en Indias dedicó un capítulo al estudio del tráfico urbano y del gran historiador peruano Guillermo Lohmann Villena centrado en los carruajes de la ciudad de Lima, ha habido pocos especialistas interesados en esta temática. Algunos estudios dedicados a Nueva España como el de Manuel Romero Terreros, Francisco Javier Hernández o Marita Martínez del Río han contribuido desde distintas áreas a su conocimiento. Destacable es también el artículo de Alejandro López Álvarez centrado en el papel del coche en el marco de las dos cortes virreinales de Nueva España y Perú. Por ello, la aportación de este libro, que ha merecido el premio *Nuestra América 2017*

Fátima Halcón

Reseña al libro de Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México. Sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*

convocado por la Diputación Provincial de Sevilla, contribuye a poner en valor el arte de la carrocería americana y amplía el horizonte de los escasos estudios existentes.

El arte de la carrocería se inició en las cortes europeas a partir del Renacimiento como signo de ostentación y riqueza, hecho del que no fue ajeno la corte española. A partir de ese momento se impuso la moda en las cortes europeas de tener una colección de carruajes que se exhibían con motivo de cualquier función. Esa moda se extendió, sobre todo, a la nobleza pero no fue ajena a la alta burguesía. La importancia del arte de la carrocería puede rastrearse a través de varios medios. Una de las fuentes principales para estudiar su impronta son los inventarios post mortem de la nobleza. De los inventarios publicados se deduce que la tenencia de cinco o más carrozas era una costumbre asentada además de estufas, forlones, sillas de manos y demás sistemas de transporte. De todos ellos, la carroza fue la que mayor proyección social daba a su poseedor como signo de riqueza y de magnificencia.

Su relevancia puede constatarse en el valor que obtenía en la totalidad de los bienes inventariados, donde se destacaba, en algunos casos, los maestros de coches, pintores o escultores que hubiesen intervenido en su ejecución. Otros medios para apreciar su importancia fueron las relaciones de fiestas y los libros de viajes. Las publicaciones dedicadas a las fiestas celebradas con motivo de la toma de posesión de virreyes y embajadores dan cuenta detallada de los coches de caballos empleados por cargos y cortesanos. Los libros de viajes de los siglos XV, XVII y XVIII detallan, asimismo, el conjunto de carrozas que podían verse en paseos y alamedas de las principales ciudades constituyendo su cotidianidad y alterando, en muchos casos, la circulación por calles y plazas. Las carrozas condicionaron el urbanismo y su hechura implicó el arte de la pintura y la escultura, además de la carpintería, el ensamblaje, tapicería y herraje. La ostentación a través de su uso llegó a tal extremo que tanto reyes como religiosos intentaron en vano reglamentar y frenar sus excesos en materia suntuaria.

La moda impuesta en la metrópoli llegó a territorio americano tras la conquista. México-Tenochtitlán se convirtió en capital del principal virreinato español en América

Fátima Halcón

Reseña al libro de Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México. Sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*

y por lo tanto el uso de coches de caballo arraigó con tal fuerza que llegó a convertirse en el signo por antonomasia de un status privilegiado dentro de la sociedad barroca. Cualquier acontecimiento oficial o privado se convertía en motivo suficiente para sacar las carrozas a la calle. Uno de los libros más expresivos sobre la carrocería novohispana del siglo XVII es el de Thomas Gage titulado *Viaje por la Nueva España* quien nos hace notar que la capital del virreinato parecía trazada para estos carruajes al ser sus calles anchas para que transitaran varios coches a la vez. Gage insiste en el lujo de sus materiales y arneses y en la ostentación que lucían en los paseos con sus mejores galas. Podemos apreciarlo desde el punto de vista iconográfico en diversas pinturas o grabados donde se muestra la relevancia de los carruajes tal y como se aprecia en la obra de Cristóbal Villalpando, *Vista de la Plaza Mayor de México*, fechada en 1695.

Sirva esta breve contextualización para confirmar no sólo la oportunidad sino el especial interés que tiene esta monografía del profesor Recio Mir dedicada al arte de la carrocería en Nueva España. Si bien el libro se centra en el análisis y estudio de las Ordenanzas del Gremio de Carroceros de 1773 ello no es óbice para hacernos una breve introducción de los orígenes de la carretería en España en el siglo XVI y de su trasposición a tierras americanas, en particular al virreinato de Nueva España. Ese comienzo sirve de antecedente para darnos una visión completa de su importancia dentro de la sociedad novohispana hasta el punto que en 1706 se crea el gremio de carroceros de México que daría lugar a las primeras ordenanzas. Lo cual, como bien nos indica el autor, demuestra el afán de ostentación y lujo con el que se institucionalizó esta profesión en el virreinato, diferenciándose de España en su denominación, maestros de hacer coches, en lugar de maestros carroceros, cuya tipología se consideraba de mayor riqueza y lujo.

Esas Ordenanzas significaron la primera articulación de la producción de coches en el virreinato. Su rápida evolución en el siglo XVIII originó que tuvieran que ser radicalmente reformadas. El autor nos desgrana la adaptación de los carruajes en ese siglo, de la ostentosa tradición francesa al sobrio modelo inglés, lo que obligó a reestructurar la profesión, emitiéndose unas nuevas ordenanzas entre 1762 y 1773. En el análisis de estas Ordenanzas radica el desarrollo del libro, ofreciéndonos un panorama

Fátima Halcón

Reseña al libro de Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México. Sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*

del gremio de carroceros y su evolución dentro de la sociedad novohispana del siglo XVIII. Partiendo de esa base se nos ofrece las relaciones de estos maestros con otros gremios, su diversidad étnica así como su evolución. Además de proporcionarnos el análisis de los distintos modelos de carruajes en ese periodo, las técnicas, materiales y herramientas empleados para su ejecución, etc.

Parte del contenido del libro está dedicado a la propuesta de reforma de los gremios de 1805-1806, las normas de la Academia de San Carlos y su repercusión en el concepto ilustrado de la carrocería. Los ideólogos ilustrados cuestionaron entre otras cosas el sistema productivo gremial lo que afectó también al arte de la carrocería. El autor nos informa de alguno de los principales ideólogos de la reforma como fue el caso del fiscal Ambrosio de Sagarzieta quién siguiendo el modelo de Campomanes defendió el mantenimiento de los gremios, el aprendizaje del oficio y la distinción entre arte y oficio. Lo más interesante de su aportación en este sentido es el análisis que hace del arte de la carrocería, considerando el coche como una completa e integradora obra de arte. Todas las teorías surgidas por la Ilustración obligaron a al planteamiento de unas nuevas ordenanzas, recogidas en 1807 y al surgimiento de empresarios de la carrocería y a fábricas dedicadas a la producción de coches.

El libro ofrece un panorama de los distintos gremios en relación con el de carroceros y a través de las diferentes ordenanzas que se van emitiendo entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX nos da una visión general de la sociedad novohispana de la época, sus problemas y sus avances. Aporta nuevos nombres de maestros carroceros novohispanos y de los distintos coches en uso durante ese periodo. El libro se complementa con un interesante prólogo realizado por el catedrático de Historia de América de la Universidad de Sevilla, Ramón María Serrera, uno de los pocos estudiosos del tema en América, como se ha expuesto.

**Fátima Halcón**