

EL GREMIO DE CARROCEROS DE LIMA AL FINAL DEL VIRREINATO: RIVALIDADES PROFESIONALES

LIMA COACHBUILDER'S GUILD AT THE END OF VICEROYALTY: PROFESSIONAL RIVALRIES

Álvaro Recio Mir*

Resumen

El gremio de carroceros de Lima vivió al final del virreinato una crisis que quedó reflejada en una serie de pleitos, cuya documentación se conserva en el Archivo General de la Nación de Perú. En este caso analizaremos uno de ellos relativo a su maestría mayor y que se fecha en 1800. En tal proceso salen a relucir numerosos asuntos que retratan la situación de la carrocería peruana y particularmente las enormes rivalidades profesionales que se produjeron en torno a la manufactura de coches de caballos, importantes signos de distinción social.

Palabras clave: gremio, carroceros, Lima, final del virreinato, rivalidades profesionales

Abstract

Lima coachbuilder's guild lived at the end of the viceroyalty, a crisis reflected in a series of lawsuits, whose documentation is kept in the Archivo General de la Nación de Perú. In this case, the following is an analysis of one of them regarding their higher mastery, which dates back to 1800. In the process, numerous issues emerge that portray the situation of Peruvian bodywork, particularly the massive professional rivalries that occurred around the product of carriages, significant signs of social distinction.

Keywords: guild, coachbuilders, Lima, the end of viceroyalty, professional rivalries

Fecha de recepción: 21-09-2021 Fecha de aceptación: 26-08-2022

El gremio de carroceros de Lima, aunque peor conocido que el de la ciudad de México, debió de tener un desarrollo paralelo al de la capital novohispana, a juzgar por las noticias con las que contamos de él. En tal sentido, cabe referir que, a diferencia del mexicano, era subalterno del de los carpinteros y que estaba regulado por las ordenanzas de estos, aprobadas por el cabildo de la Ciudad de los Reyes en la temprana fecha de 1575, de las cuales se decía que seguían “la horden” de las de Sevilla. No obstante, los carroceros limeños gozaban de autonomía respecto a los carpinteros, al contar con un maestro mayor propio y veedores específicos para su arte (Lohmann Villena 1996: 111 y 112; Alruiz y Fahrenkrog 2020).

En esta ocasión, con el valioso antecedente de Lohmann Villena para el siglo XVII (Lohmann Villena 1996; Recio Mir 2013; Jiménez Jiménez y Recio Mir 2019), haremos una aproximación a su situación al final del virreinato. Contamos para ello con varios documentos mencionados por Francisco Quiroz (Quiroz 1995), de los que se desprende, en primer lugar, la existencia de ásperas rivalidades profesionales, tanto entre los carroceros como de ellos con artistas de otras especialidades. También muestran tales fuentes la evolución técnica de la carrocería peruana, cuyo trasfondo general fue el paso del modelo barroco francés al neoclásico inglés. Por último, y por citar solo algunos de los hitos

que en adelante desarrollaremos, la aludida documentación manifiesta la enorme significación social que el coche de caballos alcanzó en el Antiguo Régimen, de lo cual Lima debió de ser uno de los ejemplos más expresivos de todo el mundo Hispánico.

Nos centraremos, en concreto en esta ocasión, en uno de estos asuntos, el de la aguda rivalidad profesional, que fue la causa de un pleito entablado en 1800 ante la Audiencia de Lima por el maestro Manuel Pimentel, impugnando la designación de Félix Sarria como maestro mayor de los carroceros de Lima (Real Audiencia de Lima 1800)¹. La abundante y reiterativa documentación que generó el litigio, de la que solo espigaremos la más expresiva, evidencia la delicada situación por la que atravesaba la carrocería de la capital virreinal entonces, así como diversos aspectos de su organización gremial, como por ejemplo, los trascendentales exámenes de maestría, la organización interna de los talleres, la delicada veeduría de las obras y las variedades tipológicas de los carruajes. No podemos olvidar tampoco, que en el trasfondo de todo ello palpitaba la gran significación social que ya para entonces habían alcanzado los coches de caballos.

¹ Este documento, del que en adelante haremos un análisis lo más completo posible, trascendiendo de su tenor literal, ya indicamos que fue mencionado en Quiroz, 1995: 144.

1. Planteamiento: Función y Significación del Maestro Mayor

La prosa del pleito referido, que se sustanció muy rápidamente, entre los meses de julio y noviembre de 1800, además de a los hechos juzgados, alude a las circunstancias que los antecedieron, lo que permite reconstruir una pequeña parte de la historia del gremio limeño. En tal sentido, el notario Andrés de Sandoval y Dávalos dio fe de que el 7 de marzo de 1793, estando en casa de don Mariano de la Torre y Tagle, alcalde ordinario de Lima, los maestros del gremio de carroceros, “precedida la votación secreta acostumbrada”, eligieron como maestro mayor a Manuel Pimentel “y su merced el señor alcalde, que se halló presente, aprobó y confirmó la indicada elección interponiendo en ella su autoridad”. Acto seguido, como era preceptivo, el elegido juró usar bien y fielmente el cargo en que ha sido nombrado, “arreglándose a las ordenanzas de su gremio y procurando que este se mantenga arreglado” (Real Audiencia de Lima 1800:1)

A tenor de lo que dice Francisco Quiroz sobre los maestros mayores de los gremios limeños y de lo que iremos viendo a lo largo del pleito, todo parece indicar que en el caso de los carroceros esta figura no coincidía con la generalidad de las corporaciones gremiales. Quiroz señala que era un funcionario extraordinario del gremio, cargo instituido como una alternativa de parte del régimen colonial para contrarrestar la acción del cabildo sobre los oficios artesanales. A través del maestro mayor, el gobierno colonial pudo vigilar a los industriales desde dentro de sus oficios. Afirma también que era nombrado directamente por el virrey a través de una provisión especial, imponiéndose así sobre la corporación laboral y la autoridad municipal. Apunta asimismo el referido historiador que era una especie de *curaca* urbano, con carácter vitalicio y que suponía una merced especial del virrey a un artesano en reconocimiento de unos méritos para el servicio colonial. Especifica, asimismo, que era de mucha consideración la utilidad directa que brindaba el maestro mayor al sistema colonial en lo referente a las industrias urbanas, ya que frecuentemente este cargo sirvió para institucionalizar un oficio determinado, especificando que la mayor parte de los oficios se mantuvieron durante casi todo el siglo XVII y buena parte del XVIII sin otra autoridad o reglamento que el maestro mayor. Con un maestro mayor leal a la política oficial podía inclusive prescindirse del gremio formalizado en un oficio (Quiroz 1995).

No obstante, como ya apuntamos, en el caso de los carroceros, lo que se dice en el referido pleito sobre el maestro mayor parece asemejarse más a la figura del alcalde de gremio, del cual el referido Quiroz dice que era la máxima autoridad de la corporación, a la que representaba ante las autoridades. Lo define como un pequeño funcionario que servía de enlace entre su oficio y las autoridades competentes. En

ocasiones, continúa diciendo el mismo, a tales funciones sumaba la de veedor y examinador de su oficio. En cualquier caso, supervisaba el cumplimiento de la normativa vigente (Quiroz 1995). Encaja todo ello con el caso que analizamos y quizá tal particularidad en los carroceros fuese debida a su referido carácter subalterno del gremio de carpinteros.

En cualquier caso, Manuel Pimentel recordó en el pleito que en 1793 los carroceros limeños lo habían elegido maestro mayor. Reconocía también que no se había renovado dicho cargo en los años subsiguientes y que por muerte de los maestros examinados que tenían voto en 1800 solo sobrevivían dos. Justificaba ello afirmando que, aunque había procurado crear otros maestros, “obligando a los que he considerado aptos para el efecto, con el objeto de que haya pluralidad de votos para las elecciones, conforme a la ordenanza, no he podido conseguir este fin por la renuencia de los que deben pasar por el rigor del examen” (Real Audiencia de Lima 1800:2).

Mostraba así Pimentel, además de la precaria situación del gremio, que en el caso de los carroceros eran estos los que votaban anualmente a su maestro mayor, el cual tenía como función fundamental examinar a los oficiales para alcanzar el grado de maestros. Reconocía que no había hecho eso, por lo que los maestros se habían ido muriendo sin que los sucediesen otros, con lo cual el gremio se encontraba al borde de su extinción, sin que tan siquiera se hubiese podido renovar el discutido cargo de maestro mayor.

Hay que insistir en que el hecho de que solo hubiera dos o tres maestros mostraba la aguda decadencia del arte de la carrocería limeña, ya que los datos con lo que contamos de décadas inmediatamente anteriores evidencian un número superior. Así, por ejemplo, el referido Quiroz señala que a fines del siglo del XVII y principios del XVIII los carroceros que pagaron la alcabala fluctuaron entre 11 y 21. En fechas más próximas, en concreto en 1775, su número ascendía a 24 (Quiroz 2008). Cabe suponer por tanto que en 1800 buena parte de la producción carrocera de la capital se desarrollaría al margen del gremio, como está constatado en el caso mexicano, de lo que en adelante se darán diversas pruebas².

Ante la delicada situación descrita, acuciado por las circunstancias e incapaz de hacerlo por sí mismo, Pimentel acudió a la Audiencia de Lima para que ordenase que todos los que estaban “matriculados en dicho gremio sean examinados en el arte de carroceros conforme a la costumbre establecida y subordinación al maestro mayor que debe examinarlos para que así se puedan hacer las dichas elecciones anuales”. Ello permitiría que “se eviten engaños de

2 Sobre el caso mexicano, que traeremos a colación en otras ocasiones, véase Recio Mir 2018: 160-168. Por su parte, sobre Madrid véase en particular López Castán 1986 y con un carácter general Nieto Sánchez 2006.

oficiales que no son aprobados en este oficio ni que sean con ningún pretexto dignos de obtener el empleo de maestro mayor” (Real Audiencia de Lima 1800:2 vto.).

Se apuntaban así cuestiones fundamentales en el ámbito gremial, además de la central del pleito, que era la elección del maestro mayor. En primer lugar, llama la atención la referencia a los “matriculados”, lo que induce a pensar que habría algún tipo de registro de carroceros. Como ya indicamos, se hace explícita también la función de dicho maestro mayor de examinar a los oficiales para alcanzar la maestría, ya que era la cabeza del gremio. De igual modo, con los exámenes se evitaría que simples oficiales alcanzaran maliciosamente la referida maestría mayor. También ello vuelve a incidir en la referida realización de carruajes al margen del gremio, manufacturados por meros oficiales.

Continuando con el proceso, el marqués de Santa María presentó un informe sobre el gremio, en el cual aludía a que, a pesar de deber ser anual la votación del maestro mayor, no se había llevado a cabo desde 1793, por haberse muerto los maestros examinados que había y no contarse como más “que dos o tres de los aprobados”. Ello hacía explícita la desidia de Pimentel, que en siete años como maestro mayor “no ha pensado examinar a ninguno”, por lo que “procedí a nombrar por maestro mayor a Félix Sarria, a fin de que lo harreglase y pusiese en orden”. En él aseguraba que “concurren todas las circunstancias precisas para desempeñar con el mejor esmero y puntualidad el empleo de su cargo, por ser igualmente uno de los examinados y de haber satisfecho el derecho legítimo y de costumbre que es el de media *annata*” (Real Audiencia de Lima 1800:3 y 3 vto.).

Salía así a relucir la causa que originó el pleito, la sustitución de Pimentel por Sarria como maestro mayor del gremio, por parte de don Fernando Carrillo de Córdoba y Mudarra, IV marqués de Santa María de Pacoyán y alcalde de Lima. Su decisión la fundamentó en la aludida dejación de Pimentel, así como en la escasez de maestros carroceros examinados. A ello se sumaba que Sarria cumplía los requisitos para el cargo, en el que recaía la responsabilidad de sacar al gremio de su estado de postración. No obstante, con su designación como maestro mayor, salió a relucir la oposición que mayoritariamente Sarria generaba entre los carroceros limeños desde hacía tiempo, ya que en otro pleito entablado en 1789 el gremio solicitó que Sarria “no actuase en dicho oficio”, ya que no le reconocía que fuese carrocerero. Sin embargo, por “su pericia y examen”, la justicia certificó su calidad como maestro carrocerero (Real Audiencia de Lima 1800:4).

Sarria se defendió ante el referido cuestionamiento profesional que había ocasionado su nombramiento como maestro mayor. Así, “conforme a la ordenanza y al nuevo

reglamento formado por el ilustrísimo señor don Jorge de Escovedo, siendo visitador y superintendente general de real hacienda”, declaró que Pimentel, por el “odio al ingreso que he tenido al cargo de maestro mayor, ha formado gavilla con los demás oficiales que tienen tienda, a fin de que no hagan el examen”, por lo que solicitaba que “con ningún motivo inquiete ni perturbe a los oficiales que se han de examinar” (Real Audiencia de Lima 1800:6 y 6 vto.).

Salía así a relucir otra cuestión que abundaba en la crisis que atravesaba el gremio limeño: sus carrocerías estaban regentadas en la mayoría de los casos por oficiales, en vez de por maestros, que era precepto básico en el marco gremial. No obstante, ello no solo ocurría entre los carroceros, ya que era frecuente en otros oficios que el examen de maestro hubiese dejado prácticamente de hacerse desde mediados del siglo XVIII (Quiroz 1995).

Por su parte, Pimentel, del que se especificaba que tenía “tienda de carrocería avajo del Puente”, contestó a la desidia de la que se le acusaba afirmando “que hace días que tengo promovido expediente ante el excelentísimo señor virrey del Perú sobre la necesidad que hay de que se examinen por sí todos los maestros que ejercen mi arte”, con la intención de elegir un nuevo maestro mayor, “el qual tenga voz y voto en dicho gremio y así haya pluralidad de votos en el que según lo previene la ordenanza”. Además, pedía “que haga comparecer en su juzgado al citado Sarria y le haga exivir el documento que le favorezca para ser maestro mayor” (Real Audiencia de Lima 1800:7-8 vto.)³.

Pimentel pidió también que los oficiales fuesen convocados “ante mí el día que les asignare, para examinarlos y de este modo se puedan celebrar las elecciones con los votos que previene la ordenanza”, ya que en ese momento no había “en dicho gremio más maestros examinados que tienen voto que Narciso Solís, Juan Cabrera y yo”. Por otra parte, de Sarria afirmaba que era “de oficio dorador y de ninguna manera de mi gremio”, por lo que le espantaba que se le hubiese hecho maestro mayor de los carroceros. A ello aún añadía que Sarria “se halla alborotando a dichos oficiales, llamándolos con rigor a examinarlos, sin tener aun principios sabidos del arte de la carrocería”, lo cual resultaba “escandaloso al público”, mientras que “con justa razón se resisten los dichos oficiales a sus llamadas” (Real Audiencia de Lima 1800:9).

El profundo encono entre Pimentel y Sarria se ponía así en evidencia de forma áspera, de manera que Pimentel amenazaba con acudir al mismísimo virrey. Todo indica que, una vez despojado de su maestría mayor, Pimentel se seguía comportando como tal y que incluso se apresuró a realizar

3 Sobre la ubicación de las carrocerías limeñas, asunto del que no nos ocuparemos en esta ocasión, véase Quiroz 2008:38, nota 21 *in fine*.

todo aquello que no había hecho en los siete años anteriores, como era examinar a los oficiales para lograr el grado de maestros. Resulta del máximo interés que confesara que solo había tres maestros examinados en el gremio, entre los que no incluía a Sarria, ya que a él lo consideraba dorador. Por ello Pimentel se oponía a que pretendiese examinar a los oficiales carroceros, de los cuales afirmaba que se habían negado a ello.

2. Excurso: la Maestría y el Retrato de Sarria

Las dudas acerca de que Sarria fuese carroceros, ya que se afirmaba con insistencia que era dorador, abrieron un interesante excurso en el proceso, ya que antes de continuar con la disputa sobre la maestría mayor se tuvo que sustanciar esta importante cuestión. En tal sentido, Sarria presentó su carta de examen, fechada en Lima el 1 de septiembre de 1777 y firmada por Salvador Izquierdo. En la misma, este carroceros afirmaba que Sarria “ha tres años se mantiene con tienda pública en esta ciudad, ejerciendo el oficio de carroceros, satisfaciendo a su magestad los reales derechos de alcabalas, según las asignaciones que se le han hecho por el maestro mayor en cada un año” (Real Audiencia de Lima 1800:10 y 10 vto.).

De esta forma, el pleito de 1800 se retrotraía casi un cuarto de siglo, cuando Sarria fue examinado como carroceros. Entonces, como el maestro que había de examinarle era Silverio Boto, el cual “le profesa una enemistad declarada”, Sarria solicitó “ser examinado por uno de los maestros carroceros de esta ciudad a quien vucelensia se sirviere nombrar para que con su aprobación se le numere entre los demás aprobados y pueda sin embaraso ejercer su oficio”. La autoridad competente atendió la petición de Sarria y dispuso que el referido Izquierdo, “en presencia del alcalde ordinario don Felipe Sancho Dávila, procederá al examen de esta parte para que mediante la correspondiente aprobación pueda libremente ejercer el oficio de carroceros” (Real Audiencia de Lima 1800:11 y 11 vto.).

Por la misma declaración de Izquierdo sabemos también que Sarria era limeño, “de edad de treinta y seis años, alto de cuerpo, delgado, con una nube en el ojo derecho, cara larga y lampiño de barba y habiendo hecho varias preguntas tocantes a su oficio según ordenanza satisfizo exactamente dicho Félix”. Izquierdo, tras el preceptivo juramento, manifestó encontrado “ábil y suficiente y por maestro examinado en dicho su oficio de carroceros”, por lo que le dio “poder y facultad para que pueda tener tienda abierta, así en esta ciudad como fuera de ella, con oficiales y aprendises”. Por último, visto el referido examen por el alcalde ordinario, “lo aprobó y confirmó, interponiendo en él su autoridad y decreto judicial”. El dicho alcalde mandó asimismo que se le aplicasen a Sarria “todos los fueros y privilegios que han gozado y abido gozar todos los demás maestros examinados

y que como a tal se le acate”. De igual modo, le indicó que debía de acudir al ayuntamiento a que se le despachase el título en la forma acostumbrada, pagando antes los derechos de media *annata*, con cuya certificación se le podrá expedir el mencionado certificado de maestría. Por su parte, Sarria juró “usar bien y fielmente dicho oficio, a su leal saber y en tender, sin agravio de parte”, ante lo que declaró solemnemente la autoridad que, “si así lo hisiere, Dios Nuestro Señor le ayude”. Por último, firmaron el acta el alcalde, Izquierdo, Sarria y los correspondientes testigos (Real Audiencia de Lima 1800:12-14).

Se daba así, en primer lugar, un verdadero retrato físico de Sarria en la madurez de su vida, el cual contaría en 1800 ya con casi sesenta años. Junto a ello, se relata cómo se alcanzaba la maestría y todas las formalidades burocráticas aparejadas al proceso de su consecución, tras el correspondiente examen. En relación con este último, hay que subrayar que fue de carácter teórico, tras el cual y el abono de la media *annata*, el ayuntamiento expediría la carta de examen que probaba su carácter de maestro carroceros⁴.

En relación con el acceso a la maestría a través del examen, una de las cuestiones más discutidas en el ámbito gremial por su importancia, cabría traer a colación un caso que se planteó en México en la misma época que ahora nos ocupa. En concreto, fue el del carroceros Luis Violante, que se examinó hasta tres veces, en su caso con un marcado carácter práctico. No obstante, en el pleito que se entabló al respecto, salió a colación el asunto de si el contenido del examen habría de ser práctico o teórico, asunto que fue muy discutido en el marco de las reformas ilustradas de los gremios (Recio Mir 2021a).

Otro ejemplo paralelo al que ahora tratamos y que tiene alguna relación con él sería el sevillano protagonizado por los pintores José Rubira y Joaquín Cabral Bejarano que, al igual que Sarria, a pesar de tener una formación como pintores, dirigieron un taller de carrocería (Recio Mir 2005). Claro ejemplo de intrusismo laboral, la aspiración tanto de los hispalenses como del limeño por desarrollar el arte carroceros parece indicar la rentabilidad de esta profesión, la cual se desarrollaría de manera proporcional al número de coches, que a finales del siglo XVIII alcanzaba cotas nunca antes vistas.

En relación con la pintura, cabe señalar que los carruajes barrocos fueron recubiertos de complejos ciclos pictóricos y parcial o totalmente dorados, labores realizadas por pintores y doradores, los cuales cobraron una singular importancia en la manufactura de estas suntuosas obras de arte

⁴ Sobre las aludidas formalidades burocráticas vinculadas a la consecución de la maestría resulta interesante Quiroz 1995: 33-42.

en movimiento. Con el advenimiento del neoclasicismo se prefirió el empleo de colores planos y de fileteados dorados, que siguieron llevando a cabo los pintores⁵.

No queremos tampoco dejar de señalar, en lo que parece una nueva matización del sistema gremial, que la carta de examen de Sarria le facultaba a ejercer la carrocería tanto en la capital como fuera de ella. Ello apuntaría, quizás, a que podría hacerlo en todo el virreinato, lo que demostraría la significación de la Ciudad de los Reyes al respecto. Asunto sin duda digno de futuros estudios, es posible que ello fuese debido a que el limeño pudo ser el único gremio de carroceros del virreinato, del que no tenemos referencias de otras corporaciones carroceras, a diferencia de lo que ocurrió en Nueva España⁶.

3. Nudo: los Oficiales, la Producción y el Control de las Obras

Volviendo al pleito de 1800, tras el excurso relativo a su examen, Sarria respondió al traslado del anterior escrito de Pimentel que lo cuestionaba, acerca del cual pidió "dar al desprecio todo su contenido y en su consecuencia mandar se le aperciba con el mayor rigor". Añadía que las diligencias practicadas manifiestan "la insolencia y desacato con que se conduce Manuel Pimentel". Abundaba en ello al señalar que

su incesante interferencia hacia mi persona y el denunciado calor con que intenta se desapruebe el nombramiento de maestro mayor en mi, acreditan el desafuero y desacato con que procede en el negocio. Vuestra señoría, con todas las facultades necesarias en beneficio del público y del mismo arte, me eligió por maestro mayor, conociendo la actividad de mi persona y qualidades (Real Audiencia de Lima 1800:15)

Sarria también aludía a la estricta legalidad de su situación y a que estaba "destinado a trabajar en la tienda que públicamente tuve en la calle de las Alcabalas, en que estoy examinado", recordando que pagaba "los gravámenes y pensiones del oficio" y que ejercía "sus funciones con integridad, pureza y acierto, como lo testifican las obras de mejor gusto y lucimiento en esta ciudad". Criticaba que Pimentel, en siete años al frente de la maestría mayor no había cumplido con las ordenanzas del gremio ni procurado "su cultivo y adelantamiento". Calificaba su omisión de muy escandalosa, al no haber promocionado a nuevos maestros. Ante ello declaraba que él había solicitado que "se notificase a varios [oficiales que] acudiesen dentro del siguiente día a mi tienda para ser examinados, sin que fuere embarazo ni excusa la sublevación o motín proyectado por Pimentel", al

que insulta, una vez más, al calificarlo de "indigno y malvado maestro" (Real Audiencia de Lima 1800:15-16).

Todo lo anterior muestra que la situación estaba realmente enrarecida e imaginamos que respondía, además de a rivalidades profesionales, a enfrentamientos personales. Ello, sin duda, ponía en serias dificultades a los oficiales, convocados para ser examinados para alcanzar el grado de maestros a la vez por dos maestros mayores radicalmente enfrentados.

Sarria también declaraba sobre el examen que "está mandado que los maestros que tienen tienda sin ser examinados lo ejecuten dentro del segundo día con apercibimiento, cuya providencia se ha hecho saber en persona a Santiago Navarro, que tiene tienda pública en el rastro de San Francisco". Especificaba sobre esto último que, "citándome dos tardes para su examen, pasando a mi casa personalmente, me ha engañado de modo que sus procedimientos no manifiestan otra cosa que burlar y desayrar las providencias de vuestra señoría". Añadía que él y Pimentel "han hecho gabilla para no ser examinados". Lo mismo ocurrió con los demás oficiales, reclamando en el caso de Santiago Navarro que se le cerrase la tienda que regentaba, como así se acordó (Real Audiencia de Lima 1800:17 y 17 vto.).

Entraron así los oficiales como actores en el pleito, los cuales declararon que, a pesar de estar aptos para ser examinados,

no podemos tener ni poner tiendas ni casas de carrocería sin que primero seamos examinados por los examinadores que previenen las ordenanzas, para que con este preciso requisito se nos habilite por el ilustrísimo cabildo, con la licencia que prescribe el artículo 14 del nuevo reglamento que formó el señor don Jorge Escovedo siendo visitador superintendente general de la real hacienda e intendente de esta ciudad, para poner casa de carrocería (Real Audiencia de Lima 1800:18)

Se aludía así a las ordenanzas de 1785, es decir, al "reglamento que deberá observar y cuidar de su observancia en los artículos que comprende el muy ilustre cabildo de la ciudad de Lima" (Quiroz 1995:134), relativo a la generalidad de los oficios. Sus veintidós artículos pretendían que el Ayuntamiento controlase de forma efectiva la producción gremial limeña. No obstante, la rigidez de esta disposición ocasionó que a la postre no llegase a cumplirse (Quiroz 1995).

En cualquier caso, el apartado décimo cuarto referido de tal norma indicaba que ninguna

tienda de artesano podrá abrirse sin que preceda licencia del cabildo, en el qual para cada gremio habrá un libro separado que de principio con sus respectivas ordenanzas, en que se tome razón de todos los

5 Sobre ello, para el caso novohispano, véase Recio Mir 2018:245-304.

6 En la actualidad nos encontramos investigando otros gremios carroceros distintos al de la ciudad de México en Nueva España, en concreto, los de Puebla de los Ángeles, Oaxaca y Guadalajara.

individuos que lo componen y su cituación, siendo de la obligación del alcalde de gremio o maestro mayor darla de los que falten, y si no hubiese este empleo se crie y elija sugeto, haciendo la elección por todos los del gremio (Quiroz y Quiroz 1986: 215-216)

Denunciaban los oficiales que Sarria pretendía examinarlos sin tener la menor “theórica ni práctica en el arte de carroceros, extraño al de doradores que ha practicado con tienda publica en la calle de Puno, cuyo oficio es muy distinto al de nosotros”. Insistían en que, a pesar de ello, había conseguido “subrepticamente” que se le nombrase maestro mayor, a lo que añadían que “con este título vicioso ha facilitado las providencias que por el dicho señor alcalde se han librado para que seamos apremiados a obedecer a dicho Félix Sarria y ser examinados por él”. De este modo, acudían a la autoridad judicial “para que estas providencias no tengan lugar, por ser notoriamente ganadas con dichos fundamentos que desde su principio son nulos como contrarios a las leyes y ordenanzas de el reyno” (Real Audiencia de Lima 1800:18 y 18 vto.).

Siguiendo con su feroz crítica a Sarria, los oficiales afirmaban que se valía

de algunos oficiales parciales a él para que hagan algunas caleas en la casa donde havita. Sabemos que las hasen imperfectas porque carecen todos ellos del mismo examen. Dígalo el señor regente actual de esta audiencia, a quien le hizo obra de un coche cuyos defectos reparó y perfeccionó el maestro Silverio Boto ¿Quántos más habrá vendido con defectos ocultos que al fin se habrán descubierto? Este es el que quiere examinarnos quando, por el contrario, nos hallamos en estado de examinarlo a él y solo puede ser examinador como qualquier ignorante de la calle (Real Audiencia de Lima 1800:18 vto. y 19).

Al citado carruaje, sumaban los oficiales que Sarria tenía otras obras que deberían de ser inspeccionadas, “tanto en la solidez de la madera y proporciones de ella y de sus herrajes, como en la perfección de la obra íntegra de su fábrica”. Insistían en su protesta, ya que el examen que deberían llevar a cabo habría de “practicarlo el maestro mayor y el alcalde de nuestro gremio, como es de estilo, y de ninguna manera por el referido supuesto carroceros”. Por todo ello, pedían que se apercibiese a Sarria para que “no nos perturbe ni moleste”, lo cual firmaron Santiago Navarro, José Bellido, Domingo Mesinas, Camilo Carrillo, José Medina, Camilo José Zúñiga, Pedro Pozo, José Galagarza y Feliciano Lavarieta, en la Ciudad de los Reyes, el 21 de agosto de 1800 (Real Audiencia de Lima 1800:19 y 19 vto.).

La crítica de los oficiales es muy expresiva al apuntar asuntos básicos como su enfrentamiento radical a Sarria, al que no consideraban su colega, en lo que se alineaban con Pimentel. En este sentido, cabe recordar que en México, de manera contemporánea, el carroceros Joaquín de Castro, al redactar una propuesta de ordenanzas para el gremio de aquella capital, dejaba en manos de la autoridad virreinal el control de los oficiales, ante los cuales se mostraba impotente, ya que “se hallan en el día tan insolentados que trabajan el día que quieren, entran a la hora que les acomoda, se ponen el jornal que les parece, paran los lunes y los sábados a las quatro de la tarde”. En su crudo retrato añadía que “roban las herramientas de los obradores”, hacían obras en casas particulares y estaban “todo el día metiendo bebidas, se insolentan con malas razones y muchos son tan atrevidos que hasta levantan la mano como se ha verificado muchas veces” (Recio Mir 2018: 249-250).

Seguramente Castro exageraría la situación mexicana y, por otra parte, no alude el pleito de 1800 que estamos tratando que ello ocurriera en Lima, aunque la referencia de Sarria a la actitud de Santiago Navarro, del que decía que lo había engañado cuando quiso examinarlo, apunta en tal sentido. En la misma línea, señala el hecho de que solicitasen la revisión de los coches salidos del taller de Sarria, lo cual por ser ellos meros oficiales era una cuestión que no les correspondía. En cualquier caso, lo que resulta evidente es que los oficiales de la Ciudad de los Reyes no se amilnaron en este pleito y, según apunta Sarria, se unieron alentados por Pimentel.

De las graves cuestiones denunciadas por los oficiales destaca la falta de conocimientos de Sarria. Cabe apuntar en tal sentido que, si bien el marco gremial fue de carácter fundamentalmente práctico, el rápido desarrollo técnico que vivió a fines del siglo XVIII el arte de la carrocería hizo que surgiese una tratadística al respecto. La única obra en lengua española al respecto quedó manuscrita, la cual firmó en 1797, en Madrid, Antonio de Torres y tituló *Tratado del Coche*, aunque se trata más bien de un diccionario. No obstante, en Francia, además de las voces *menuisier en voiture* y *sellier-carrosier* de la *Enciclopedia* de Diderot y D’Alembert, André Jacob Roubo publicó en 1771 *L’art du menuisier-carrosier*. Por su parte, en 1796 apareció en Londres *A treatise on carriages*, de William Felton, que ponía en evidencia el paso de la primacía de la carrocería francesa a la inglesa a nivel teórico y práctico (Torres 1796).

La referida evolución trajo aparejadas importantes innovaciones técnicas, de manera que los nuevos carruajes a la inglesa fueron más rápidos, seguros, cómodos y lograron una mayor maniobrabilidad que se vio asociada incluso a la forma

de guiarlos, más deportiva y ágil, frente a la cadenciosa y pausada vinculada a la tradición carrocera francesa. Todo ello se apoyó en una sofisticación técnica que supuso el empleo de un mayor número de piezas metálicas, la complejidad en los sistemas de suspensión y de su correspondiente lubricación, así como la precisión en la construcción de los coches. De hecho, en torno a las fechas que tratamos, el tránsito de los siglos XVIII al XIX, en Europa la manufactura de carruajes se fue progresivamente industrializando, lo que supuso el abandono del viejo sistema de producción gremial y su sustitución por auténticas fábricas, que no hicieron más que desarrollarse a lo largo del siglo XIX⁷.

No tenemos constancia de que en la Lima de 1800 se conociese la referida literatura, aunque es muy posible, ya que en la metrópoli si está constatada la difusión de Roubo (López Castán 1994). Tampoco tenemos constancia documental que muestre la influencia inglesa en la carrocería peruana, bien conocida en cambio en el caso de México (Recio Mir 2021b). En cualquier caso, el ambiente ilustrado potenciaría la vertiente teórica del arte carroceros, a lo que se sumaría la referida complejidad técnica que entonces alcanzó la manufactura carrocera.

Otra cuestión esencial que los oficiales pusieron en evidencia era que el taller de Sarria no estaba dirigido por un maestro carroceros, ya que realmente era dorador. Ello es prueba de la decadencia del gremio de carroceros limeño y, seguramente, de todo el sistema gremial. La cuestión del intrusismo, que era uno de los grandes enemigos de las corporaciones gremiales, fue una constante a lo largo de su historia. A ello se sumaba otro asunto aludido por los oficiales, a saber, el trabajo domiciliario. Este era muy abundante, sobre todo para la reparación de carruajes. Tales arreglos, que solían hacer los oficiales, quedaban así al margen del control del gremio⁸.

De gran significación resulta la inspección de las obras de Sarria que demandaban los oficiales, los cuales describen de ese modo la labor que llevarían a cabo los veedores. En primer lugar, se referían a la solidez de la madera y a sus proporciones, en clara alusión a la calidad de su principal materia prima. No se olvidaban de los herrajes, acerca de los cuales cabe recordar que tuvieron una cada vez mayor importancia en los coches, fundamentalmente con el triunfo del modelo carroceros inglés. Por último, demandaban el control de la obra en su conjunto y en relación a su manufactura.

7 Sobre el complejo proceso del paso del modelo carroceros francés al inglés en el marco general de la historia del carruaje véanse al menos Tarr 1969; Roche 2000; Wackernagel 2002 y Galán Domingo 2005. También remitimos a la evolución del gremio de la ciudad de Londres, que para las fechas que nos ocupan se había convertido en la auténtica capital mundial de la carrocería, Nockolds 1977. En relación con la apuntada cuestión de la forma de conducción de los carruajes remitimos a Rivero Merry 1986 y Furger 2009.

8 Para el caso mexicano remitimos a Recio Mir 2018.

Por otro lado, el tipo de coche aludido por los oficiales era la calesa. Hay que advertir al respecto que la cuestión tipológica es la más compleja del arte carroceros⁹. Sobre la misma, cabe decir que en la documentación limeña priman las referencias a calesas. De ellas dice Lohmann Villena que se emplearon desde 1678, lo que apunta su carácter pionero, ya que el *Diccionario* de Corominas afirma que aparecieron en la metrópoli en 1684 (Lohmann Villena 1996).

Por su parte, Jorge Juan y Antonio de Ulloa decían en su *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional de las calesas limeñas de mediados del siglo XVIII* que:

son tiradas por una mula, con un cochero y que no tienen más que dos ruedas y una caja cerrada con asientos a las dos testeras, son capaces para cuatro personas, la hechura es muy airosa y el todo de ellas de un costo exorbitante, pues llegan a valer de ochocientos a mil pesos, cuéntanse de 5000 a 6000 de ellas y los coches, aunque no corresponden a las calesas en el número, no dejan de ser bastantes (Serrera 1993: 310).

Serrera interpreta la calesa como más popular que el coche a partir de la referencia de dichos autores, que afirmaron que los criollos limeños "tienen para su servicio crecido número de domésticos libres y esclavos, para el exterior aparato y comodidad usan de coches los de mayor distinción o conveniencias y de calesas los que no tienen precisión de hacer tanto costo" (Serrera 1993: 310 y 311).

Fernando Brambila ofreció dos imágenes de estas calesas en torno a 1790, en los paseos limeños de los Amancaes y del Agua, que siguen la descripción de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, pero que, como observa el referido Serrera, parecen diferenciarse de las calesas europeas, de capota plegable, e incluso de la imagen "Españoles en calesa" de *Trujillo del Perú*, de Martínez de Compañón, donde la calesa, al contrario que en Lima, era de caja completamente abierta, solo protegida por cortinas (Serrera 1993: 302). Sin duda, todo ello prueba la necesidad de llevar a cabo futuras investigaciones sobre estas tipologías carroceras.

Por último, en relación a los oficiales, no queremos dejar de destacar que en la documentación generada por el pleito de 1800 salían a relucir los nombres de diez de ellos, número considerablemente elevado en el marco limeño, teniendo en cuenta lo reducido que era el de maestros. Suponemos que estos oficiales serían los convocados al examen y de los que se decía en otros momentos procesales que ya estaban regentando talleres o, al menos, trabajando, lo que vuelve a mostrar una alteración básica del sistema gremial, en el que solo los maestros tenían potestad legal de regentar talleres. Sea como fuese, imaginamos los aludidos oficiales

9 Esperamos poder ocuparnos en otra ocasión de este asunto para el caso de Lima.

serían los protagonistas de la primera generación de carroceros limeños del siglo XIX¹⁰.

Por su parte, Sarria solicitaba para los oficiales una grave pena. Repetía que Pimentel había caído en el abandono de su oficio; volvía a sacar a colación el caso del fallido examen de Santiago Navarro, del que decía “ha conmovido a otros oficiales del propio gremio para que se excusen a reconocerse por maestro mayor”; y confesaba que “es el principal caudillo que ha puesto en calor a los demás”, por lo que “debe ser despreciada su solicitud” e “increpado seriamente por su malicia” (Real Audiencia de Lima 1800:20 y 20 vto.).

Pimentel, a su vez, en un reiterativo enfrentamiento, pedía la revocación de Sarria como maestro mayor, ya que “nunca ha sido carrozero ni sabe manejar las herramientas para hacer constar la certeza de ello”. Mientras él, el 24 de abril de 1784, había pagado los seis pesos y cuatro reales correspondientes al derecho de media annata, alcanzando la maestría carrocera (Real Audiencia de Lima 1800:24-25).

Este enconado enfrentamiento personal que sale a relucir en el caso que analizamos hay que enmarcarlo en el ámbito más general de los gremios limeños, que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII tomaron conciencia de la crisis por la que estaban pasando. Los maestros, en muchas ocasiones enfrascados en ásperos litigios por rivalidades laborales o por el intrusismo profesional, solicitaron a las autoridades virreinales medidas para ordenar el maltrecho sistema de producción gremial. Ello pasaba por la publicación de ordenanzas de aquellos oficios que aún no las tuvieran o por la actualización de las que estuvieran anticuadas, y por la toma de otras medidas que a la postre supusieron el control de los gremios por parte de las autoridades, como veremos enseguida (Quiroz 1995).

4. Objetivo: el Control del Gremio por las Autoridades

La rica y reiterativa prosa del pleito de 1800 aborda otros problemas medulares del gremio. Así, el escribano Andrés de Sandoval certificó cómo el aludido reglamento de 1785, en su artículo 14, establecía que, en todo gremio, además de lo que ya con anterioridad apuntamos, la elección del maestro mayor se haría

en casa del alcalde ordinario más antiguo, en los días subsecuentes al de año nuevo, de modo que todos queden concluidos en el mes de enero, después del qual no pueda hacerse novedad alguna si no fuere por ausencia o muerte, durando en este caso el elegido todo el tiempo que le faltó a su antecesor para llenar el año (Real Audiencia de Lima 1800:26).

Se apuntaba así el marco legal en el que había de desarrollarse la actividad gremial, siendo evidente la aspiración ilustrada de controlarla y su afán ordenancista, lo que chocaba con la tradición de estas corporaciones, en las que tenían un importante papel las normas consuetudinarias y que hasta ese momento se habían desarrollado, como hemos visto, de una forma ciertamente anárquica en el caso de Lima. De igual modo, se abordaban diversas cuestiones de interés, la primera de las cuales era la necesidad de que cada gremio recogiese en un libro sus ordenanzas, a lo que habría de seguir la enumeración de sus miembros, nueva muestra del afán controlador de las autoridades. Ello sería obligación del maestro mayor, al que también se llama en este caso alcalde de gremio¹¹.

La certificación de Sandoval seguía aludiendo al referido artículo catorce y retratando la situación de la carrocería limeña:

en la actualidad existen muchas casas de [las] que no se sabe si se han abierto con licencia, los dueños de ellas las presentarán y acudirán a sacarla dentro del preciso término de un mes, contando desde el día que se les intime este artículo, quedando advertidos de que la licencia es a la persona, no a la casa y que para expedirse el que la solicita se ha de presentar por escrito al cabildo, por el que se diputarán uno o dos capitulares que verbal y sumariamente averigüen la calidad del sugeto y con el informe que hagan a continuación del mismo escrito se provea el auto respectivo y se entregue al interesado un testimonio de las actuaciones, con solo el costo de quatro pesos para el escribano, el qual presentará al cabildo una razón jurada del importe de los libros y testimonio de ordenanzas, para que se mande exigir en prorrata de todo el gremio, siendo responsable el que hace cabeza, al que para la cobranza se darán los auxilios necesarios y si alguno o algunos de los gremios no tuviesen ordenanzas se les formarán inmediatamente por el cabildo con intervención del procurador general y ya formados se consultarán a la intendencia para su aprobación (Real Audiencia de Lima 1800:26; Quiroz y Quiroz 1986:216).

Las referidas ordenanzas generales de Lima de 1785 ponían así en evidencia una realidad que en el caso de los carroceros ya hemos señalado, que muchas carrocerías actuaban al margen del control gremio y, en última instancia, del cabildo. De este modo, se explica el proceso para conseguir la obligatoria licencia que mostraba una vez más el afán de control sobre los gremios por parte de las autoridades, haciendo responsable de que ello se llevase a cabo a su cabeza, es decir, al maestro mayor.

¹⁰ Hasta el presente, de las vidas de los carroceros limeños apenas sabemos las valiosas biografías de los del siglo XVII que se hacen en Lohmann Villena 1996: 143-147.

¹¹ También ello fue planteado en el gremio mexicano, Recio Mir 2018:185 y ss.

Por último, este artículo alude a una cuestión esencial del gremio de carroceros limeño, ya que dice que en caso de que una corporación carezca de ordenanzas el cabildo se las ofrecerá, es decir, sin que partiese del propio gremio, como era tradicional. Realmente, los carroceros de Lima carecían de ordenanzas propias, ya que se regían por las de los carpinteros, de los que dependían, como dijimos. Esta carencia de ordenanzas específicas sería sin duda una de las cuestiones que explicaría la delicada situación por la que atravesaba el oficio.

Aunque no contamos con referencias de que las ordenanzas de los carroceros llegaran a plantearse de manera efectiva, Francisco Quiroz nos indica que los carretoneros limeños, es decir, los carpinteros especializados no en la realización de coches, sino de carros, también carecían de normas específicas, aunque sí contaban con un procurador o juez conservador. Estos carretoneros a la postre si consiguieron unas ordenanzas propias, ya que en 1811 el virrey ordenó su redacción y fueron aprobadas dos años más tarde (Quiroz 1995). Esta profesión se desgajaría así del gremio de carpinteros, por lo que no es de extrañar que los carroceros se plantearan algo similar, asunto digno de futuros estudios¹².

Continuando con el proceso de 1800, Pimentel, en su nombre y en el de los oficiales del gremio de carroceros -Santiago Navarro, José Bellido, Domingo Mesinas, Camilo Zúñiga, Camilo Carrillo, Pedro Pozo, Feliciano Lavarrieta, José Galagarza y José Medina-, entabló acciones contra Sarria. Pretendía que se declarase nulo su nombramiento, al carecer de "las calidades y condiciones que establece la ordenanza" y a que todos los gremios habían de estar "bajo las disposiciones de las ordenanzas generales". Una vez más se volvía a referir al artículo catorce de las ordenanzas generales limeñas, que establecía que la maestría mayor se decidiese mediante votación de los miembros del gremio, mientras que el nombramiento de Sarria se había hecho por el alcalde, es decir, sin votación alguna (Real Audiencia de Lima 1800:27-29 vto.).

Insistían una vez más Pimentel y los diez oficiales en que Sarria era dorador, "no ejercitado en las obras de carrocería y aun con impotencia de hacerlo", ya que cuando "se ha encargado de algunas las ha dañado y mal quistado el ejercicio para con sus dueños". Prueba de ello eran, además del ya aludido coche del regente, los casos de "don Agustín de Mendoza, capitán del puerto del Callao, [que] ha sobrellevado esta mala operación en otro coche y caleza de que se encargó y a la similitud don José Foronda y otros que lamentan su ineptitud como es público y notorio" (Real Audiencia de Lima 1800:30).

¹² El mismo Quiroz nos informa de que, por ejemplo, los toneleros limeños se habían separado en 1760 de los carpinteros y obtenido unas ordenanzas propias en 1760, Quiroz 1995: 132.

También decían de Sarria que

la tienda pública que ocupa no es tampoco regla para decidir su actitud, pues en ella hase solo de sobrestante o más bien de personero, que ajusta las obras con los marchantes y que agita a los oficiales para que se las trabajen. De este modo qualquiera podía rotularse maestro en un arte sin tener pericia (Real Audiencia de Lima 1800:30 vto.).

Por todo lo anterior, pedían el mantenimiento de Pimentel como maestro mayor, el cual no había dado causa para ser removido, según el referido artículo 14 al que volvían a recurrir. Insistían también en que Sarria "no se haya en el estado de encargarse de la obra más ridícula", mientras que Pimentel, por el contrario, "ha estado en la pocección de la maestría mayor por votación del mayor número de electores" (Real Audiencia de Lima 1800:31-32).

La anterior crítica a Sarria por parte de Pimentel y de los oficiales resulta demoledora en cuanto a sus habilidades técnicas y a la organización de su taller, que rompía el modelo gremial, al no ser él maestro carrocerero, lo que ocasionaba obras defectuosas. La alusión a su labor de sobrestante indica que no llevaba a cabo materialmente las obras, lo cual dejaba en manos de oficiales, mientras que él atendía a los referidos marchantes. Supone esto una nueva quiebra del marco gremial, que había combinado tradicionalmente producción y comercialización. La referencia a los marchantes evidencia que la comercialización de los carruajes había dejado de estar en manos de los maestros, de lo cual se ocupaban empresarios. Referencia a ello tenemos en México, donde Joaquín de Castro, aunque sí era maestro carrocerero, no manufacturaba los coches que salían de su taller, en el cual trabajaba otro maestro carrocerero que dirigía a tres herreros y en torno a veinte oficiales en la ejecución de los mismos (Recio Mir 2021b).

En el caso de Sarria su labor parece meramente comercial, lo cual, añadido a la aparición de los referidos marchantes, evidencia la introducción del capital mercantil en los talleres gremiales, testigo del paso de una economía mercantilista a otra de corte liberal (Quiroz 2008).

Por otra parte, la alusión a que Sarria agitaba a los oficiales quizá podría tener alguna relación con su explotación laboral, en paralelo a situación que padecían los trabajadores en los obrajes (Quiroz 2008). Aunque ello no pasa de ser una mera hipótesis por comprobar, creemos que sería digna de futuras investigaciones.

La referida crítica a Sarria vuelve a aludir a la compleja cuestión tipológica, mostrando de nuevo la dicotomía coche-caleza, tan propia de Lima. También tal apunte es significativo de quien contaba en Perú en esos momentos

con coche, vinculado tradicionalmente a las clases privilegiadas y al poder (Lohmann Villena 1996; López Álvarez 2007 y 2009).

Sarria, por su parte, señalaba que su nombramiento como maestro mayor fue conforme a derecho, insistiendo una vez más en que Pimentel no había examinado a oficial alguno. Por ello, pedía que se le despojara del “cargo en que se ha versado con tanto descuido y negligencia y nombrar otro en su lugar cuya aptitud, conducta y juiciosidad llenen el hueco de sus deberes y a que lo ciñe la necesidad de su obligación”. También acusaba a Pimentel de animar “a los demás oficiales de la carrocería para que se levantasen” (Real Audiencia de Lima 1800:37-38).

Justificaba de forma machacona el representante de Sarria su designación como maestro mayor en que, desde 1793, no se había llevado a cabo elección alguna; en la falta de vocales para realizar tal elección y, en tercero y último lugar, en la “omisión en el maestro mayor para la razón de los que han faltado y sucesión de los que habían de entrar en la maestranza”. Insistía en “la envidia de Pimentel y sus sequaces”. A la vez, reconocía que

desde luego bien pudiera haber incurrido en algunas faltas de que no están libres por lo general los hombres, pero no en esas graves y de consideración que se notan, pues a pesar de la envidia y emulación con que es tratado mi parte, el público es el mejor testigo de que no sale obra buena que no sea de su tienda, dirigida por el mismo y trabajando por sus oficiales, como lo acostumbran todos los demás maestros, así de este ejercicio como de otros, sin que por esto se arguya insuficiencia ni falta de práctica (Real Audiencia de Lima 1800:38 vto. y 39).

Contraponía, en un nuevo plano de la confrontación, su éxito frente a la ruina del taller de Pimentel y aludía en tal sentido a la declaración de doña Isabel Gutiérrez que confirmó “la malignidad de Pimentel en el reconocimiento de la calesa que le presentó la declarante o la falta de conocimiento de la madera con que estaba construida” (Real Audiencia de Lima 1800:39 vto. y 40).

5. Desenlace: Vuelta a Empezar y Ocaso del Gremio

El 5 de noviembre del año 1800 la Real Audiencia de Lima sentenció, “sin hacer novedad por ahora en el uso y ejercicio de los que tienen tienda publica de carrocería”, que en enero de 1801 se procediese a la elección de un nuevo maestro mayor entre “los maestros aprobados hasta aquella fecha, aunque no completen el numero señalado en la ordenanza general y que con la mayor brevedad se forme la ordenanza particular del gremio de carroceros” (Real Audiencia de Lima 1800:40 vto.).

De este modo, el gran perdedor de todo este proceso fue Sarria, aunque Pimentel tampoco recuperó su cargo. Llama la atención que la nueva elección se realizaría sin hacer novedad en las carrocerías limeñas. Ello parece indicar que ni Sarria ni Pimentel fueron considerados capaces de mejorar la situación de su gremio, por lo que la autoridad judicial esperaba con su sentencia que un nuevo maestro mayor mejorara tal situación.

Efectivamente, el gremio de carroceros de la ciudad de Lima en el último cuarto del siglo XVIII pasó por una etapa de crisis en la que abundaron pleitos y problemas. Como informa al respecto el referido Quiroz, en 1776 hubo un enfrentamiento por el abastecimiento de la madera. El año siguiente hubo otro contra Sarria por su discutida maestría, lo cual sale a relucir en este pleito de 1800 (Quiroz 1995). De 1778 conservamos un memorial sobre el gremio, donde el maestro Esteban Fernández Baisán ponía en evidencia las limitaciones del mismo, que luego salieron a relucir en el pleito de 1800. Refería así fraudes en las obras realizadas, oficiales que trabajaban como si fuesen maestros, ausencia de veedores, trabajo fuera de los talleres o el acaparamiento de madera por algunos (Recio Mir 2013).

En realidad, no sabemos si la situación de la profesión carrocería mejoró en Lima con posterioridad al pleito de 1800, aunque no lo suponemos, ya que no se modificó la cuestión de fondo y solo se planteó una nueva elección. Como ya apuntamos, no tenemos constancia de que se llegaran a redactar unas ordenanzas específicas para los carroceros. Por otra parte, el inicio del proceso de independencia apenas una década más tarde y la supresión legal del sistema gremial por acuerdo de las Cortes de Cádiz en 1814 no harían más que terminar con un modelo de creación artística que, no obstante, se prolongaría por inercia y de facto hasta al menos mediados del siglo XIX¹³.

En relación con la situación de la carrocería limeña con posterioridad al pleito de 1800, contamos con una expresiva referencia apuntada por Quiroz y que incide en la aludida crisis gremial. Se trata del caso del carrocería Camilo Zúñiga que en 1800 era uno de los oficiales referidos en nuestro pleito y que en 1812 se fugó, dejando varias obras sin terminar en su taller de la calle San Andrés y cuantiosas deudas, ya que desapareció con el adelanto que le habían dado sus clientes al contratar las obras (Quiroz 2008).

También sabemos que el número de carroceros que había en Lima en 1815 era de 22, lo que parece indicar un resurgir de la profesión, mientras dos años más tarde solo eran ocho y en 1818 seis. Este declive lo explica Quiroz debido a la presión que supuso el mantenimiento de soldados por parte

¹³ Tal proyección, conocida en México, es apuntada en el caso peruano en Cantuarias Acosta 1998.

de los gremios, así como por el impuesto de alcabala, describiéndose las dificultades de los supervivientes: “ni hay maderas, ni oficiales que trabajen ni obras que hacer por la calamidad de los tiempos” (Quiroz 2008:212).

Sin duda, la riqueza documental con la que contamos permitirá en futuras investigaciones nuevas aproximaciones al gremio de carroceros de Lima al final del virreinato. Resulta

significativo que los documentos conocidos al respecto datan todos del medio siglo anterior a la independencia. Tanto dichas fuentes como el análisis de la iconografía de la capital permitirán reconstruir su arte carroceros, para lo cual será también esencial el análisis de los ejemplos conservados, partiendo del caso del coche del marqués de Torre Tagle (Wuffarden 2016).

Referencias Citadas

- Alruiz, C. y Farhenkrog, L.
2020. Las ordenanzas del oficio de carpinteros de la Ciudad de los Reyes (Perú, siglo XVI). *Resonancias* 47:169-180.
- Cantuarias Acosta, R.
1998. El transporte en Lima del virreinato a la república. *Boletín del Instituto Riva-Agüero* 25:107-129.
- Diderot, D. y D'Alembert, J.
2001. *L'encyclopédie. Menuisier en voiture. Sellier-carrossier*. Bibliothèque de l'image, Tours.
- Felton, W.
1796. *A treatise on carriage. Comprehending coaches, chariots, phaetons, curricles, whiskeys together with their proper harness*. Stationers Hall, Londres.
- Furger, A.
2009. *Driving. The horse, the man and the carriage from 1700 up to the present day*. Georg Olms Verlag, Hildesheim.
- Galán Domingo, E. (coord.)
2005. *Historia del carruaje en España*. Fomento de Construcciones y Contratas, Madrid.
- Jiménez Jiménez, I. y Recio Mir, Á.
2019. “El virrey conde de Castellar y su ley contra el lujo en los coches peruanos: ¿una vía para preservar el estatus social o el intent de un nuevo impuesto?”. En *Movilidad cortesana y distinción: coches, tiros y caballos*, coordinado por Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán, pp. 305-326. Universidad Autónoma de Madrid-Instituto “La corte en Europa”, Madrid.
- Lohmann Villena, G.
1996. “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”. *Revista del Archivo General de la Nación* 14:111-157.
- López Álvarez, A.
2007. *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)*. Polifemo, Madrid.
- López Álvarez, A.
2009. “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”. En *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, coordinado por Enrique García Santo Tomás, pp. 269-291. Universidad de Navarra-Iberoamericana-Vervuert, Madrid.
- López Castán, Á.
1986. “La construcción de carruajes y el gremio de hacer coches de la Corte durante el siglo XVIII”. *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar* 23:96-115.
- López Castán, Á.
1994. “El tratado de carpintería y ebanistería de André-Jacob Roubo y los extractos publicados por el conde de Campomanes en 1776”. *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte* VI:239-244.
- Nieto Sánchez, J.A.
2006. *Artisanos y mercaderes. Una historia social y económica de Madrid, 1450-1850*. Fundamentos, Madrid.
- Nockolds, H.
1977. *The coachmakers. A history of the worshipful company of coachmakers and coach harness makers, 1677-1977*. J.A. Allen, Londres.
- Quiroz, F.
1995. *Gremios, razas y libertad de industria. Lima colonial*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.
- Quiroz, F.
2008. *Artisanos y manufactureros en Lima colonial*. Banco Central de Reserva del Perú-Instituto de Estudios Peruanos, Lima.
- Quiroz Chueca, F. y Quiroz Chueca, G.
1986. *Las ordenanzas de gremios de Lima (siglos XVI-XVII)*. Artesdiseñográfico, Lima.
- Real Audiencia de Lima.
1800. Causas Civiles, legajo 5, cuaderno 37. Archivo General de la Nación del Perú

- Recio Mir, Á.
2005. "Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia". *Laboratorio de arte* 18:355-369.
- Recio Mir, Á.
2013. "La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778". *Laboratorio de Arte* 25:515-531.
- Recio Mir, Á.
2018. *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.
- Recio Mir, Á.
2021a. "Los tres exámenes de Luis Violante como maestro carroceros (México, 1803): ¿inepto o extraordinario?". *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* 119:141-168.
- Recio Mir, Á.
2021 b. "El segundo conde de Revillagigedo, su carroceros Joaquín de Castro y la implantación neoclásica en los coches novohispanos al final del virreinato". *Revista de Indias* 282:441-471.
- Rivero Merry, L.
1986. *Manual de enganches*. Caja rural de Sevilla, Sevilla.
- Roche, D. (dir.) 2000.
Voitures, chevaux et atteleges du XVIe siecle au XIXe siecle. Art Équestre de Versailles, París.
- Roubo, A. J.
1994. *Le menuisier carrossier*. Inter-livres, París.
- Serrera, R. M.
1993. *Tráfico terrestre y red vial en las indias española*. Dirección General de Tráfico, Madrid.
- Tarr, L.
1969. *The history of the carriage*. Vision press, Londres.
- Torres, A.
1796. *Tratado del coche y cálculo prudente de los bienes y males que produce*. Biblioteca Nacional de España, MSS/10550, Madrid
- Wackernagel, R. H. (coord.)
2002. *Staats und galawagen der Wittelsbacher. Wittelsbach state and ceremonial carriages*. 2 vols. Arnoldsche art publishers, Stuttgart.
- Wuffarden, L. E.
2016. *El arte de Torre Tagle. La colección del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú*. Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, Lima.