

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*. Madrid: Editorial Universidad de Sevilla – Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Diputación de Sevilla, 2018. 330 pp.

Los aficionados a las carrozas están de enhorabuena. A los excelentes y pioneros trabajos de Alejandro López Álvarez, se suma ahora esta obra sobre la carrocería novohispana, que lejos de analizar en exclusiva los coches de México, es un estudio mucho más ambicioso, pues su autor continuamente compara lo sucedido en la misma ciudad de México y otras diferentes urbes americanas con lo que estaba ocurriendo en Madrid, Sevilla, Londres o París. Es el mundo de las carrozas y los coches una temática que linda con otras cercanas, como la historia de la técnica (el estudio de los sistemas de suspensión o amortiguación), el del urbanismo (las adaptaciones de las ciudades a los nuevos requisitos sociales), la historia económica (la oferta y la demanda de carros, carrozas y coches), o la historia tan en boga últimamente de los objetos (la carrocería en sí misma). No todos los autores tienen la experiencia que da la maestría que permite poder transitar por tema tan poliédrico, de manera que se agradece la habilidad con que Álvaro Recio Mir ha sabido llevar las riendas de su coche de caballos en aras a conducirnos por el camino correcto y responder a la problemática estudiada¹.

Dado que el autor conoce de sobra el mundo de los coches y carrozas, ha logrado articular un estudio muy medido y dotado de una muy buena articulación interna. Los ocho capítulos que componen el libro están muy bien estructurados. Se abre éste con un capítulo reflexivo, en el que se justifica el estudio al concebir el coche como un objeto digno de análisis artístico y, sobre todo, histórico. Es este un punto importante, pues el autor hace saber a los lectores que no va a hablarnos en lo que sigue de un artilugio anecdótico; lo va a hacer de un producto con plena significación material y simbólica para la sociedad del momento. Podría habernos introducido en un estudio meramente artístico –de lo que sabe y mucho el autor-, pero Recio Mir ha arriesgado para introducirnos de lleno en un análisis global de la carrocería. El segundo capítulo estudia la introducción de la carrocería en la Nueva España, mientras que desde el tercer capítulo al séptimo se disecciona tanto la evolución del oficio como las distintas normativas gremiales y las propuestas de reformas que tuvieron lugar entre los siglos XVIII y comienzos del XIX. Estos capítulos analizan las adaptaciones gremiales a las cambiantes coyunturas económicas, políticas y sociales, haciendo hincapié en las reformas ilustradas y en las propuestas llevadas a cabo por contemporáneos expertos en la materia. El libro se cierra con una coda en la que el autor ha querido ver la proyección del coche en el Virreinato durante el siglo XIX. En suma, Recio Mir dirige su carroza con mesura, lo que a la postre hace que los

¹ Valga solo citar que Recio Mir ha publicado casi una veintena de artículos sobre la temática.

caballos de su coche -la temática- no se desboquen. Un logro más: el libro está muy bien ilustrado, sobre todo, en el cuadernillo final.

A lo ya dicho, hay que añadir que la mayor parte del libro tiene un sesgo marcadamente gremial, porque estudia una corporación en sus más variadas dimensiones. Y esta no es una corporación cualquiera desde el momento en que necesitaba del concurso de otras como la de los carpinteros, los pintores, los doradores, los herreros, los guarnicioneros... El gremio de la carrocería es el fiel reflejo del trabajo conjunto con artesanos de otras corporaciones, lo que nos aleja de la estereotipada imagen de unos talleres donde un maestro trabaja en solitario, ayudado como mucho de un oficial o tal vez un aprendiz. Los carroceros también nos muestran que las corporaciones no estaban cerradas a cal y canto a las innovaciones técnicas, lo que permite comparaciones entre gremios y países. Esta aportación de Mir sobre la transferencia del conocimiento es una línea de investigación muy en boga en Europa, y entronca a su vez con la revisión que en el mismo continente se está llevando a cabo sobre la disyuntiva entre gremios abiertos y cerrados, teniendo en cuenta la inclusión o exclusión de miembros ajenos al grupo por su parentesco o procedencia geográfica². También con la revisión sobre el aprendizaje y las formas de transmisión del conocimiento³.

En esta misma línea de la transferencia del saber, otro de los aciertos del libro de Recio Mir está en considerar a México no como un mero receptor pasivo del conocimiento que llegado desde la metrópoli. Muy al contrario, México también innovó y fue capaz de enviar transferencias a la misma metrópoli. Otros aciertos del estudio vienen de la mano de diferenciar certeramente las diferentes tipologías de los vehículos estudiados; de descubrir el mercado de desguace de coches; de percatarse que los gremios novohispanos no llevaron a cabo una absoluta segregación étnica; de descubrir las diferencias económicas existentes dentro de los gremios estudiados; de avanzar por el camino del simbolismo del coche.

Recio Mir abre, por tanto, vías de investigación en muchos de los ocho capítulos del libro. E intuye otras muchas. Y, como buena obra inicial, deja pistas de por dónde puede ir la investigación futura. Hay campos que se pueden comenzar a entrever y otros que ya se pueden transitar. En concreto, al hablar de los talleres y las formas de reproducción del oficio, hay datos que salen a la luz fruto de una investigación de este mismo reseñista. Entre 1766 y 1777 se conservan 9 cartas de examen de carroceros en el Archivo Histórico de la ciudad de México, así como se han localizado 16 contratos de aprendizaje para el siglo XVII y 10 para el siglo XVIII en el Archivo de Notarías. En el Archivo General de la Nación, de Lima, han aparecido 11 cartas de examen para el período 1776 y 1793. Y ya en Madrid hemos podido hacer lo propio con 130 cartas de examen de carreteros, y 49 de maestros de hacer coches entre finales del siglo XVII y 1834. A esto hay que sumar 77 escrituras de aprendizaje durante toda la Edad Moderna madrileña del gremio de hacer coches. Es, en suma, una documentación que permite conocer la procedencia de los maestros, su edad al iniciarse en la maestría y su casta en el lado americano; y en las escrituras de aprendizaje, datos similares, a los que podemos añadir las condiciones fijadas entre maestros y los tutores de los aprendices. También permiten comparar lo sucedido con otros gre-

² Un debate que comenzó Stephen Epstein frente a Sheilagh Ogilvie, y que a la muerte de aquel, la autora alemana ha continuado, siendo contestada recientemente por Maarten Prak y los seguidores del retorno gremial. Valgan, sin ánimo de exhaustividad, las siguientes referencias: Epstein, 1998 y 2004; Ogilvie, 2109; Prak – Crowston – De Munck – Kissane – Minns – Schalk – Wallis, 2020.

³ Véase al respecto el reciente Prak – Wallis, 2020.

mios, oficios y áreas geográficas, aspecto en el que ya hay trabajos que pueden servir de ayuda para futuros estudios⁴. Hay, por tanto, camino por andar.

Solo unas pequeñas matizaciones: en algunas partes del libro, sobre todo, cuando alude a normativas y reformas, el autor se apega mucho al texto del documento utilizado y narra en exceso. La lectura se hace entonces un tanto densa. Junto a esto, el texto tiene mucha querencia por las ordenanzas gremiales. Tal vez en futuras ocasiones el apartado más social del oficio pueda ser una parte más central. Y también para otras investigaciones no venga mal un mapa que ubique los principales centros productores de carros y coches, así como los caminos más importantes de la geografía novohispana. Asimismo, algún cuadro en el que se vean reflejados sintéticamente los números de los diferentes gremios de carroceros que se citan en el texto (sus agremiados, la fecha de promulgación de sus ordenanzas...). Las referencias a Madrid podrían no ser tan deudoras de la obra de Miguel Capella -siempre un clásico- cuando existen trabajos posteriores que permiten conocer al detalle la evolución gremial de la ciudad, así como los números exactos de los agremiados en la corporación aquí estudiada; de este modo se podrían subsanar algunos errores, como cuando se expone en p. 97 que las primeras ordenanzas de los guarnicioneros datan de la primera mitad del siglo XVII, cuando realmente son de 1575⁵.

El último párrafo de esta reseña revela que los buenos libros abren el apetito del lector. Solo a estos se les puede pedir más, pues son los que sugieren preguntas y nos ayudan a plantearnos interrogantes que antes no teníamos. Y caben pocas dudas de que trabajos como el que nos presenta Álvaro Recio Mir nos permitirán en un futuro transitar mejor las alamedas del conocimiento que tenemos hoy sobre los modestos carros y los más fastuosos coches y carrozas. De México y otras capitales virreinales, así como de la metrópoli y otras ciudades hispanas. Estamos en las mejores manos para empuñar las riendas que emprendan ese camino.

Referencias bibliográficas

- Epstein, Stephen. “Craft guilds, Apprenticeship, and Technological Change in Preindustrial Europe”, *Journal of Economic History*, vol. 58, nº 3 (1998), 684-713.
- “Transferring technical knowledge and innovating in Europe, c.1200-c.1800”. Comunicación en *Economic History Association Annual Conference*, San José, 10-12 septiembre 2004.
- Nieto Sánchez, José Antolín. *Artisanos y mercaderes. Una historia social y económica de Madrid, 1450-1850*. Madrid: Fundamentos, 2006.
- “Gremios artesanos, castas y migraciones en cuatro ciudades coloniales de Latinoamérica”. *Historia y Sociedad*, nº 35 (2018), pp. 171-197.
- Ogilvie, Sheilagh. *The European Guilds: An Economic Analysis*. Princeton: Princeton University Press, 2019.
- Prak, Maarten – Wallis, Patrick (eds.). *Apprenticeship in Early Modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.

⁴ Una parte de lo expuesto en Nieto Sánchez, 2018.

⁵ Concretamente en Nieto Sánchez, 2006: tabla 10.1, 188, se ofrece una evolución de los maestros de hacer carros y coches en Madrid entre 1625 y 1757, junto a otros 46 oficios más. La referencia a las ordenanzas de guarnicioneros de 1575 en tabla 7,1, p. 135. Otro trabajo sobre Madrid y sus gremios: Zofio Llorente, 2005.

Prak, Maarten – Crowston, Clare – De Munck, Bert – Kissane, Christopher – Minns, Chris – Schalk, Ruben – Wallis, Patrick. “Access to the Trade: Monopoly and Mobility in European Craft Guilds in the Seventeenth and Eighteenth Centuries”. *Journal of Social History* 2020, 1-32.

Zofío Llorente, Juan Carlos. *Gremios y artesanos en Madrid, 1550-1650. La sociedad del trabajo en una ciudad cortesana preindustrial*. Madrid: CSIC – Instituto de Estudios Madrileños, 2005.

José Antolín Nieto Sánchez
Universidad Autónoma de Madrid (España)
jose.nieto@uam.es