

# LA CARROCERÍA PERUANA VIRREINAL A PARTIR DE UN MEMORIAL DEL GREMIO DE LIMA DE 1778

## THE PERUVIAN VICEREGAL COACH BUILDING FROM A BRIEF ABOUT THE UNION OF LIME OF 1778

POR ÁLVARO RECIO MIR  
Universidad de Sevilla, España

El gremio de carroceros de Lima surgió en la temprana fecha de 1575, estando inspiradas sus ordenanzas al parecer en las de la ciudad de Sevilla. No obstante, no conocemos tales ordenanzas, ni tenemos demasiadas referencias sobre la construcción de coches y el desarrollo de la profesión en la capital de Perú durante el virreinato. Al menos, un memorial escrito en 1778 por Esteban Fernández Baisán, maestro mayor del gremio limeño, permite saber cuál era la situación de la profesión en la Ciudad de los Reyes al final del virreinato.

Palabras clave: gremio de carroceros, Lima, Esteban Fernández Baisán, ordenanzas, siglo XVIII

The coachbuilders' union of Lima arose in the early period of 1575, being inspired by ordinances apparently in those of the city of Seville. Nevertheless, we neither know such ordinances, nor have too many references on the construction of carriages and the development of the profession in the capital of Peru during the viceroyalty. At least, a brief written in 1778 by Esteban Fernández Baisán, major teacher of the Lima union, allows us to know which the situation of the profession was in the City of the Kings at the end of the viceroyalty.

Keywords: Coachbuilders' union, Lima, Esteban Fernández Baisán, ordinances, 18th century

Las estrechísimas relaciones de todo tipo que durante el período virreinal hermanaron a las ciudades de Lima y de Sevilla también fueron clave en el origen de la carrocería peruana. En este sentido, resulta de suma importancia que el gremio de carroceros de la Ciudad de los Reyes, aunque subalterno del de los carpinteros, contara con la autoridad de un maestro mayor propio y de sus particulares veedores. De igual manera, tenía unas ordenanzas específicas, aprobadas por el Cabildo limeño el 17 de junio de 1575. No obstante, lo más interesante de todo ello es que tales normas seguían “*la horden*” de las vigentes en Sevilla<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> LOHMANN VILLENA, Guillermo: “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, *Revista del archivo general de la nación*, 14, 1996, pp. 111-157, en concreto la cita la tomamos de la 143.

Tal noticia resulta sorprendente por varios motivos, el primero de los cuales es, sin duda, lo extraordinariamente temprano de la fecha, ya que en 1575 no tenían aún gremio de carroceros ciudades como Londres o Madrid, que aún habrían de esperar para ello todo un siglo<sup>2</sup>. Tampoco lo tenía la propia ciudad de Sevilla, cuyo gremio de maestros de hacer coches, denominación española de lo que en América se llamó gremio de carroceros, surgió en 1703<sup>3</sup>.

También es llamativo que las ordenanzas limeñas de 1575 siguiesen el modelo sevillano, lo que eleva la carrocería hispalense del siglo XVI, de la que aún apenas nada sabemos<sup>4</sup>, a la categoría de origen de la americana. De esta forma y desde Sevilla el coche, artefacto que acababa de aparecer en las cortes europeas del Renacimiento, se hizo verdaderamente universal al alcanzar los remotos confines de los virreinos americanos. Por ello resulta lamentable que no se conozcan estas ordenanzas limeñas, que tanta información darían sobre los orígenes de la carrocería peruana y de la hispalense<sup>5</sup>.

En cualquier caso, el oficio de carroceros surgió en Lima como una especialidad de la carpintería, igual que en Sevilla. En esta última, las ordenanzas de carpinteros, en concreto de lo prieto, establecían que les correspondía realizar, entre otras muchas cosas, “*carretas*”<sup>6</sup>. No obstante, en 1690 los carpinteros hispalenses de lo prieto que se especializaron en la realización de coches pidieron al Ayuntamiento la creación de un gremio de maestros de hacer coches con las mismas ordenanzas que el de Madrid. Esgrimían que la falta de regulación ocasionaba “*grave daño, perjuicio y fraude en las obras que se hacían*”. Sin embargo, ello fue contestado por los correeros sevillanos, los cuales apuntaron que su gremio “*siempre había estado en posesión de hacer todo género de guarnecidos de coches*”, mientras que los carpinteros de lo prieto sólo se habían ocupado de “*hacer las cajas de los coches y demás que toca a la madera*”. De la abundante y farragosa prosa procesal que el pleito generó, cabe destacar el proyecto de ordenanzas que los maestros de hacer coches sevillanos plantearon en 1698. Por fin,

<sup>2</sup> El gremio de Londres, ciudad que se convertiría en el centro de la carrocería mundial a finales del siglo XVIII, no se fundó hasta 1677 y el de Madrid en 1666. Sin ánimo de ser exhaustivos, para una visión general de la historia de la carrocería remitimos a ROCHE, Daniel (dir.): *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle*. París, 2000; GALÁN DOMINGO, Eduardo (coord.): *Historia del carruaje en España*. Madrid, 2005 y FURGER, Andres: *Driving. The Horse, the Man and the Carriage from 1700 up to the Present Day*. Hildesheim, Georg, 2009.

<sup>3</sup> No obstante, parece que hubo alguna normativa al respecto con anterioridad. Sobre el gremio sevillano remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca: influencias artísticas y rivalidades profesionales”, en *Congreso Internacional Andalucía Barroca. I. Arte, arquitectura y urbanismo. Actas*. Sevilla, 2009, pp. 405-416.

<sup>4</sup> De lo poco que conocemos sobre los orígenes de la carrocería hispalense hemos tratado en RECIO MIR, Álvaro: “Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia”. *Laboratorio de Arte*, 18, 2005, pp. 355-369.

<sup>5</sup> Una recopilación de las ordenanzas de los distintos gremios de la ciudad de Lima durante el virreinato, donde no aparece ninguna de los carroceros, se hace en QUIROZ CHUECA, Francisco y QUIROZ CHUECA, Gerardo: *Las ordenanzas de gremios de Lima (siglos XVI-XVIII)*. Lima, 1986.

<sup>6</sup> *Ordenanzas de Sevilla*. Sevilla, Otaiasa, 1975, fol. 149 vto.

el proceso concluyó en 1703, cuando fue aprobado el gremio hispalense de maestros de hacer coches, el cual se rigió no por las planteadas en 1698, sino por las ordenanzas de la capital de España, ya que éstas fueron aprobadas por Carlos II en 1666, aunque ampliadas en 1692, para Madrid y “*todas las demás ciudades y villas y lugares de estos nuestros reinos y señoríos*”<sup>7</sup>.

De similar origen y cronología fue el gremio de carroceros de la ciudad de México, ya que el virrey duque de Alburquerque, el 21 de febrero de 1706, decretó la separación, también del gremio de carpinteros, “*del oficio de carroceros*”<sup>8</sup>.

Cabe suponer, por tanto, que lo mismo pasaría en la ciudad de Lima, aunque en ella además hubo una distinción entre el gremio de carroceros, del que nos ocuparemos en adelante, y el de carretoneros<sup>9</sup>. Los primeros se ocuparon de la construcción de coches, mientras los segundos de carros<sup>10</sup>. Los carretoneros, igual que los carroceros, también debieron de desgajarse de la carpintería de lo prieto, que como vimos era en origen la encargada de la realización de tales vehículos.

En cualquier caso, sobre el origen de la carrocería peruana hay que traer a colación la real cédula de Felipe II de 24 de noviembre de 1577, en la que se afirmaba que en los virreinos americanos “*se han comenzado a usar y usan andar en coches y carrozas muchas gentes y que eso va cada día creciendo, de manera que no se tiene en cuenta el ejercicio de los caballos*”. Por ello el rey disponía que “*ninguna persona pueda pasar coche ni carroza alguna a las dichas nuestras Indias, ni las hacer, ni labrar en ellas*”. De igual modo, Felipe II prohibía el uso de carruajes e, incluso, su posesión<sup>11</sup>.

De esta forma, apenas dos años después de ser aprobadas las ordenanzas de los carroceros de Lima se cercenó el desarrollo profesional de los mismos. No obstante,

<sup>7</sup> Las ordenanzas de Madrid son tratadas en LÓPEZ CASTÁN, Ángel: “La construcción de carruajes y el gremio de maestros de coches en la Corte durante el siglo XVIII”. *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, 23, 1986, pp. 99-115. Sobre el pleito sevillano véase RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca...” *op. cit.* También sabemos que en Granada ya en 1669 se planteó la separación de los maestros de hacer coches del gremio de carpinteros. Véase GILA MEDINA, Lázaro: *Maestros de carpintería en la Granada Moderna según los escribanos de la ciudad*. Granada, 2008, p. 365.

<sup>8</sup> RECIO MIR, Álvaro: “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*, 101, 2012, pp. 13-38.

<sup>9</sup> Así parece apuntarse en TEMOCHE BENITES, Ricardo: *Cofradías, gremios, mutuales y sindicatos en el Perú*. Lima, 1987, pp. 55 y 56.

<sup>10</sup> La distinción entre carros y coches se encuentra en que los coches, con una estructura similar a la de los carros, sumaron un sistema de suspensión para mejorar el confort de sus ocupantes. Los coches se generalizaron a finales del Renacimiento, adoptándolos las cortes europeas con entusiasmo y convirtiéndose de inmediato en símbolos de *status* social privilegiado. Por su parte, los carros, de remotos orígenes en la Antigüedad, quedaron relegados al surgir los coches a ser meros objetos utilitarios para el transporte de mercancías. No obstante, también tuvieron un importante papel en las festividades del Antiguo Régimen, en las que fueron frecuentes en sus modalidades triunfal y alegórica.

<sup>11</sup> SERRERA, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid, 1993, pp. 293 y 294.

y aunque aún nos faltan datos al respecto, no parece que tal limitación llegase a ser realmente efectiva o lo fuese por mucho tiempo. Así parece probarlo el vertiginoso aumento del número de coches del que fue testigo el jesuita padre Cobo, digno de todo crédito y que relató que en 1599 no circulaban en Lima más que cuatro o cinco carrozas, “bien llanas y de poco valor”, mientras que tres décadas más tarde eran más de doscientas y “todas ellas costosísimas”. No es de extrañar por tanto que desde comienzos del siglo XVII tengamos constancia documental de maestros carroceros en la Ciudad de los Reyes. De igual manera, contamos con referencias de la importación de carruajes desde España y de la exportación de coches realizados en Lima a otros puntos del inmenso virreinato peruano<sup>12</sup>. Todo ello parece poner en evidencia que también en Perú, al igual que en la metrópoli, la generalización e institucionalización de los coches se produjo bajo el reinado de Felipe III<sup>13</sup>.

De tal institucionalización es prueba fehaciente la expresiva pregunta que se planteaba Calderón de la Barca en su comedia *Guárdate del agua mansa*: “¿qué Indias hay donde no hay coche?”. A ello hay que sumar la abundante normativa emitida al respecto en el virreinato de Perú, que a diferencia de lo que ocurrió en la metrópoli no sólo estuvo enfocada hacia el control del uso de los coches, sino también hacia su construcción. Así, en 1624 el virrey marqués de Guadalcázar mandó

*“que de aquí adelante no se pueda hazer ninguno (coche) en esta ciudad sin licencia mía o de quien en nombre de Su Magestad tubiere este gobierno a su cargo, (so) pena de mil pesos al carrosero que sin ella lo hiziere y un año de destierro de esta ciudad y sien pesos a cada oficial que trabajara en los dichos coches y de perdimento de la obra... reservando como reservo en mí proveer lo que convenga cerca de los coches y carrozas que asta ahora se han hecho en que estoy informado que ay grande exceso”<sup>14</sup>.*

En esta misma línea abundaban las disposiciones del virrey conde de Castellar de 1678 contra el lujo de los coches y, sobre todo, las del virrey conde de la Monclova de 1693 que prohibían el uso de coches fúnebres y “hacerlos fabricar para este efecto, (so) pena de perdimento de los tales coches”<sup>15</sup>. A pesar de ello, por fortuna aún se conserva en el convento de San Francisco de Lima un ejemplo de la referida tipología

<sup>12</sup> LOHMANN VILLENA, Guillermo: “De coches, carrozas y calesas en Lima...” *op. cit.*, pp. 113 y 142-147.

<sup>13</sup> Sobre la institucionalización del coche, y sobre todo lo relativo a él, remitimos, además de a la bibliografía de la nota 2, al imprescindible LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid, 2007.

<sup>14</sup> LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, en GARCÍA SANTO-TOMÁS, Enrique (ed.): *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*. Madrid, Iberoamericana, 2009, pp. 269-291, en concreto la 272. Sobre la legislación relativa al uso del coche remitimos a la página 273 de este mismo artículo.

<sup>15</sup> LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal...” *op. cit.*, p. 274.

de coche fúnebre, aunque de fechas más tardías, seguramente finales del siglo XVIII o principios del XIX. Suponemos que debe tratarse de una anónima manufactura limeña, de sencilla sobriedad neoclásica. (*Figura 1*)

Volviendo al siglo XVII, hay que señalar que de esa centuria tenemos abundante documentación acerca de la carrocería limeña, lo que permite conocer su desarrollo, su trascendencia social y literaria, así como su significación en la configuración de la gran corte virreinal suramericana. Para comprender hasta qué punto el coche se había convertido ya en un elemento esencial de la sociedad cortesana limeña basta traer a colación un dato tan expresivo que no requiere de comentario alguno: con motivo del devastador terremoto del 20 de octubre de 1687 el virrey duque de la Palata se refugió en su carroza, de la que dijo “*tuve por habitación*” durante dos meses y medio, sopor-tando incluso en su interior dos sangrías, “*mientras atendí al despacho ordinario en un desacomodado toldo en la plaza*”<sup>16</sup>.

El propio urbanismo de la ciudad del Rimac se había ya adaptado a la circulación de carruajes, ejemplo de lo cual es la actualmente degradada alameda de los Descalzos, que en el siglo XVII sirvió de regularizado y habitual circuito de los coches de caballos de la mejor sociedad virreinal<sup>17</sup>.

La iconografía de la Ciudad de los Reyes también evidencia este aumento exponencial del número de carruajes ruando por sus calles. No podemos en este sentido dejar de citar la famosa vista de su plaza mayor de 1680, imagen que cuenta con tres coches de los que cabe destacar varios elementos significativos. En primer lugar, todo parece indicar que sus ocupantes eran féminas, lo que prueba la enorme vinculación que hubo entre el coche y la mujer, de igual forma que se asociaba el varón con la monta del caballo, reminiscencia del viejo ideal caballeresco medieval. Por otra parte, los coches resultan primitivos al no mostrar aún la influencia de las “*grands carosses*” francesas que por entonces empezaban a implantarse, ni de las berlinas que tanto éxito luego alcanzarían. No obstante, estos tres coches pintados cuentan ya con las características básicas que más tarde evolucionarían y se desarrollarían de muy diferentes formas, como sus cajas, las cuales apuntan su clásica configuración trapezoidal; sus tejadillos abombados o su carácter cerrado. Por lo que se refiere a los tiros de estos coches, los tres son de dos caballos, en disposición paralela que se conoce con el nombre de tronco. Los vehículos, siempre con las ruedas delanteras menores para ganar en maniobrabilidad, carecen aún de pescante, por lo que eran conducidos por el cochero sobre uno

<sup>16</sup> Sobre la carrocería peruana del siglo XVII son esenciales LOHMANN VILLENA, Guillermo: “De coches, carrozas y calesas en Lima...” *op. cit.*, de cuya página 112 tomamos la cita del texto y LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal...” *op. cit.*

<sup>17</sup> A la alameda de los Descalzos se uniría a finales del XVIII el vecino paseo del Agua. Sobre la primera remitimos a DURÁN MONTERO, María Antonia: “La alameda de los Descalzos de Lima y su relación con la de Hércules de Sevilla y la del Prado de Valladolid”, en *III Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla, 1985, t. I, pp. 171-182, particularmente remitimos a la 176.

de los caballos, lo que se conoce con el nombre de postillón o, en este caso concreto al tratarse de un tronco, de tronquista<sup>18</sup>.

Un detalle clave es el sistema de suspensión de los coches, que en el caso de la vista de la Plaza Mayor de Lima se hace mediante sopandas, es decir, correas de cuero de las que literalmente colgaban -desde los trenes de los coches- sus cajas, de forma que al ir suspendidas sus ocupantes podían evitar en gran medida el incómodo traqueteo de los baches y las irregularidades del suelo. Serían muchas las cuestiones que cabría destacar de esta fuente, como que el coche era un signo de distinción social de primer orden y que su utilidad no era solamente ser transportado, ya que a ello se sumaba su carácter de atalaya para ver la realidad circundante desde una cierta altura y, sobre todo, para que sus ocupantes fueran vistos como ubicados en una suerte de trono rodante por aquellos desdichados que se tenían que conformar con transitar a pie por el mundo. (Figs. 2 y 3)

Si bien es cierto, como indicamos, que tenemos abundantes datos sobre la carrocería peruana del siglo XVII, poco sabemos acerca del proceso constructivo de los coches y de los aspectos gremiales de la profesión. No obstante, al menos contamos con referencias que evidencian un reglamentado proceso de aprendizaje. Así, cabría citar que en 1621 el mestizo natural de Cajamarca Juan Ruiz inició su aprendizaje en el taller limeño del maestro Castañeda, firmando un contrato de cuatro años “*hasta que salga perfecto oficial*”. No faltan otros contratos por períodos más breves, como el firmado por tres años entre el maestro Jerónimo Estacio en 1639 y la madre de Juan Ochoa como aprendiz “*del oficio de hazer carrozas*”<sup>19</sup>.

También sabemos algo acerca del número de maestros carroceros que formaban parte del gremio de la ciudad de Lima y que, como ya indicamos, empiezan a estar documentados a principios del siglo XVII. En concreto, en 1620 eran sólo dos, mientras en 1684 su número se había incrementado hasta trece. Tal cantidad siguió creciendo de manera que en 1719 eran veintiuno y en 1775 veinticuatro. Aún tenemos datos de su número durante el período de tránsito entre el virreinato y la emancipación, de forma que en 1815 eran veintidós, dos años más tarde sólo ocho y en 1819 seis. De igual manera, disponemos del cómputo de los contratos de aprendizaje que se firmaron a lo largo del siglo XVIII y que ascendieron a cincuenta y cuatro<sup>20</sup>.

En cambio, apenas nada sabemos acerca del funcionamiento del gremio en el siglo XVIII. Así, mientras en esa centuria conocemos en la ciudad de México hasta

<sup>18</sup> Sobre las distintas formas de enganchar los coches remitimos a RIVERO MERRY, Luis: *Manual de enganches*. Sevilla, 1986.

<sup>19</sup> LOHMANN VILLENNA, Guillermo: “De coches, carrozas y calesas en Lima...” *op. cit.*, p. 147.

<sup>20</sup> QUIROZ, Francisco: *Artesanos y manufactureros...* *op. cit.*, pp. 81, 130, 140, 167, 170 y 212.

tres ordenanzas de carroceros<sup>21</sup>, ninguna información tenemos al respecto de Lima<sup>22</sup>. En cualquier caso, el número de coches siguió en ella aumentando exponencialmente, así al menos parece indicarlo que a principios de dicho siglo el viajero francés Freizer señalara, seguramente de forma hiperbólica, que Lima contaba con cuatro mil carruajes, lo que llegó significativamente a reflejarse en el nomenclátor de sus calles, al contar con una llamada de las Carrozas<sup>23</sup>. No faltan otras referencias que prueban tal sobreabundancia de vehículos, como la de la segunda mitad del siglo XVIII de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que apuntan la existencia de hasta seis mil<sup>24</sup>.

De esta centuria conservamos además el coche del marqués de Torre Tagle, conservado en el homónimo palacio limeño. Aunque esta obra sin duda merece un estudio monográfico, no queremos dejar de apuntar en esta ocasión que se trata de una berlina *coupé*, con pescante y pulpito y que destaca por sus pinturas de carácter heráldico, que repiten el escudo de Torre Tagle. El tono azul de la caja es combinado con el dorado de los fileteados y con el rojo de las vigas y trenes, adornados estos con rica labor de talla, por lo que en nada sigue este coche las referidas normas contra el lujo emitidas por el virrey conde de Castellar a finales del siglo XVII<sup>25</sup>. Aunque sea una cuestión aún por confirmar, debe de tratarse de una anónima manufactura limeña de la primera mitad del siglo XVIII. (*Figura 4*)

También la iconografía limeña sirve de fuente para conocer los coches que ruaron por sus calles<sup>26</sup>. No obstante, en esta ocasión preferimos traer a colación una imagen apenas conocida que se encuentra en la sala capitular del convento de Santa Catalina de Siena de Cuzco. Se trata de una pintura mural de finales del siglo XVIII y atribuida a Tadeo Escalante, que forma parte de un ciclo dedicado a los *Placeres mundanos* y que cubren la sala capitular de tal cenobio<sup>27</sup>. Resulta de la máxima significación sociológica que se haya interpretado el coche como uno de los placeres mundanos, quizá el primero, ya que encabeza la serie al encontrarse sobre el dintel de acceso a la sala. A pesar de la

<sup>21</sup> Sobre ellas remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social...” *op. cit.*; RECIO MIR, Álvaro: “Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la ciudad de México”. *Historias*, 81, 2012, pp. 17-31 y RECIO MIR, Álvaro: “La carrocería novohispana al final del virreinato: el pleito del gremio de la ciudad de México de 1799”. *Atrio*, en prensa.

<sup>22</sup> Como ya indicamos en la nota 5, no ha aparecido hasta el momento ninguna ordenanza del gremio de carroceros de la ciudad de Lima.

<sup>23</sup> LOHMANN VILLENNA, Guillermo: “De coches, carrozas y calesas en Lima...” *op. cit.*, p. 114.

<sup>24</sup> Sobre el coche en la corte limeña del siglo XVIII remitimos a SERRERA, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial... op. cit.*, pp. 303-313.

<sup>25</sup> Cabría establecer paralelismos con las labores pictóricas y de talla que tuvieron los coches sevillanos de la misma época estudiados en RECIO MIR, Álvaro: “De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”. *Laboratorio de arte*, 22, 2010, pp. 235-261.

<sup>26</sup> Véase SERRERA, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial... op. cit.*, pp. 303-313.

<sup>27</sup> Sobre esta pintura remitimos a MACERA, Pablo: *La pintura mural andina. Siglos XVI-XIX*. Lima, 1993, pp. 101-103.



ingenuidad de la imagen y del abocetamiento del coche, se distingue que su interior está ocupado por una pareja, por lo que pensamos que puede tratarse de una escena galante, asunto que tanta relación tuvo con el coche<sup>28</sup>. También resulta llamativo el completo cuerpo de servidores con el que cuenta el coche, con un jinete que abre paso, el cochero que guía desde el pescante, dos lacayos de puerta en el pulpillo y un lacayo de pie tras el vehículo. Todos ellos ponen de manifiesto la ostentación social que suponía el uso del coche, sin duda uno de los más mundanos placeres de la época<sup>29</sup>. (Figura 5)

En cualquier caso, la falta de conocimientos que tenemos sobre el gremio de carroceros de Lima y sus ordenanzas en el siglo XVIII puede en parte ser subsanadas gracias a un inédito memorial que analizaremos en adelante. Se trata de un texto dirigido a un excelentísimo señor del que no se especifica su nombre, pero que podría ser tanto el alcalde de la Ciudad de los Reyes como el propio virrey de Perú, aunque por cuestiones que veremos más adelante nos decantamos por la primera posibilidad. Por su parte, su autor era el “*maestro mayor del gremio de carroceros*”, en concreto “*don Esteban Fernández Baisán, de los reynos de España*”<sup>30</sup>. Aunque no conocemos los antecedentes de este personaje, más allá de su origen metropolitano, sí tenemos referencias posteriores de Baisán, que en 1783 acaparó la madera que llegaba a Lima destinada a la construcción de coches. No era esa la primera vez que se producía un acaparamiento de estas características, pero en el caso de Baisán lo que más interesa es la razón de su acto, que no era otra que contar con una “*oficina bien cresida para dar abasto a lo mucho que le ocurre en su ejercicio*”. Todo parece indicar por tanto que había logrado un papel preponderante en la profesión en la ciudad de Lima, lo que le llevó a arrogarse la capacidad de distribuir la materia prima fundamental de su actividad a ciertos carroceros excluyendo a otros. La situación llevó a intervenir al virrey Jáuregui, que mandó deshacer el monopolio<sup>31</sup>. No obstante, a pesar de haber acaparado la madera, Baisán se mostró a favor del libre comercio, contradicción propia de finales del siglo XVIII, cuando las corrientes ilustradas de signo liberal chocaron con la tradición gremial de carácter intervencionista<sup>32</sup>.

<sup>28</sup> Acerca del coche y el galanteo recomendamos GARCÍA SANTO-TOMÁS, Enrique: “Eros móvil: encuentros clandestinos en los carruajes lopescos”, en *Amor y erotismo en el teatro de Lope de Vega. Actas de las XXV jornadas de teatro clásico de Almagro*. Almagro, Universidad de Castilla-La Mancha, 2002. pp. 213-234 y del mismo autor *Espacio urbano y creación literaria en el Madrid de Felipe IV*. Pamplona, Universidad de Navarra, 2004. p. 88 y ss. y también de García Santo-Tomás su estudio introductorio a *Las bizarrías de Belisa*. Madrid, 2004.

<sup>29</sup> Acerca del coche como medio de ostentación, hoy como ayer, remitimos a ATIENZA, Rafael: “El carruaje como objeto de ostentación social”. *Minervae baeticae*, 34, 2006, pp. 197-202.

<sup>30</sup> Archivo Histórico Municipal de Lima (en adelante A.H.M.L.), Libros de cedularios y provisiones reales, n° 24, fol. 85 (61 de la numeración antigua).

<sup>31</sup> QUIROZ, Francisco: *Artesanos y manufactureros en Lima colonial*. Lima, 2008, pp. 175 y 176.

<sup>32</sup> QUIROZ, Francisco: *Gremios, razas y libertad de industria en Lima colonial*. Lima, 1995, p. 89.



En cualquier caso, Esteban Fernández Baisán comenzaba su memorial poniéndose “a los pies de vuestra excelencia”, del que especifica que “se sirvió su superioridad hacerle maestro mayor del gremio de carroceros”. Nada se dice al respecto, pero la autoridad aludida formaría parte del Cabildo de la ciudad de Lima, del que dependían todos los gremios. A ello añade la intención del nombramiento: “que zelase la perfección de las obras respectivas a su oficio, que se evitasen fraudes y procurase el adelantamiento de los oficiales por todos los medios que fuesen concernientes”<sup>33</sup>.

Tales intenciones permiten imaginar que la situación de la carrocería limeña no pasaba por su mejor momento, por lo que se aspiraba a producir obras de una mayor perfección, salir de la situación de fraude en la que se hallaba sumida y contar con mejores profesionales. Para lograr todo ello el referido Fernández Baisán redactó su informe, en el que concretaba su intención de “que se extirpasen varios abusos”. El primero de ellos era que, conforme a las ordenanzas de todo gremio, nadie podía abrir tienda sin ser antes “solemnemente examinado y tener carta pública de su aprobación, sacando título y pagando media annata”. Resulta de interés que Fernández Baisán indicase que “estas formalidades se hallan sin uso en el gremio, a el que se le antoja pone tienda sin examen y comete gentiles errores en las obras con perjuicio del público, por esto es preciso que los no examinados se examinen y que el que no tuviera carta y título con precedente pago de la media annata se le sierre la tienda hasta no absolver las citadas diligencias”<sup>34</sup>.

Ello prueba que el gremio de carroceros de Lima no cumplía ni tan siquiera con la norma más básica del sistema gremial: sólo los maestros examinados podían abrir taller y vender obras. Por el contrario, en la Ciudad de los Reyes había talleres regentados por profesionales no maestros, cabe suponer que oficiales, lo que producía obras de escasa calidad. Ante ello, Fernández Baisán era inflexible: sin título no se podía seguir trabajando, de manera que alude a su certificación mediante carta de examen. A ello el aspirante habría de sumar el pago de la media *annata*, impuesto implantado en 1632 sobre el ejercicio de los oficios y que se hacía efectivo al promocionar al grado de maestro. Su abono en ese momento profesional, en el que los nuevos maestros no podían tener contratos por encontrarse en el inicio de su carrera, hizo que muchos oficiales renunciaran a la maestría al no poder abonar la media *annata*, de forma que el impuesto fue cayendo en desuso. Además, en 1757 se liberó a los indios de su pago<sup>35</sup>, lo que nos hace suponer que cuando se redactó el memorial de 1778 no debía de haber indios maestros carroceros, ya que de ser así se habría especificado.

La situación de otros gremios limeños parece que no era mucho mejor que el de los carroceros. Realmente era habitual la producción al margen del sistema gremial, a la que se denominaba “clandestina”, igual que la existencia de oficiales que trabajaban

<sup>33</sup> A.H.M.L., Libros de cedularios y provisiones reales, nº 24, fol. 85 (61 de la numeración antigua).

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> Sobre este impuesto remitimos a QUIROZ, Francisco: *Artesanos y manufactureros... op. cit.*, pp. 111, 161, 214 y 215.

por su cuenta, a los que se llamaba “*ocultos*”. También sabemos que era frecuente que un maestro regentease más de un taller o la venta de productos mediante revendedores o regatones<sup>36</sup>. Incluso, hubo maestros que se pronunciaron abiertamente contra el propio orden gremial<sup>37</sup>.

Lo mismo ocurría en otros gremios de carroceros distintos al de Lima, como el de la ciudad de México, quizá el mejor para establecer paralelismos con el caso peruano. En este sentido, el segundo punto de las primeras ordenanzas novohispanas de 1706 especificaba que sólo los maestros examinados podrían abrir “*tienda pública*” u “*obra-dor*”, siendo penada con el cierre y veinte pesos la contravención de esta norma. Sus segundas ordenanzas, de 1773, contemporáneas por tanto del informe de Fernández Baisán, establecían en su décimo punto “*que los maestros sólo puedan tener una tienda pública que es la que dirijieran y de ninguna manera otra aunque en ella pongan maestros por el perjuicio que se le sigue a los demás (so) pena de 25 pesos por la primera (vez) aplicados como dicho es y por la segunda perdidos los materiales y obras que hubiere en ella*”. Por su parte, si nos remontamos a las ordenanzas de Madrid de 1666, en su primer punto, vemos que sólo permitían abrir tienda a los oficiales examinados con “*carta de examen autorizada por el escribano que para ello nombrase el gremio*”. Igualmente, el proyecto de ordenanzas sevillano de 1698 no establecía excepciones a la habitual norma gremial por la que sólo los maestros examinados podían abrir tienda<sup>38</sup>.

En cualquier caso, para entender el ambiente de desintegración gremial que vivían los carroceros limeños hay que hacer referencia, entre otras muchas causas, al libre comercio entre España y América que se consumó con el reglamento de 1778 y a que en esos momentos la primacía de la carrocería mundial pasaba de Francia a Inglaterra. Los coches ingleses, que combinaban unas líneas más sobrias con una mayor seguridad, maniobrabilidad, confort y velocidad, llegaron a todos los confines del mundo, auspiciados por un sistema de fabricación casi industrial. Es fácil imaginar que por entonces llegarían, favorecidos por el reglamento de libre comercio, a Perú coches ingleses, como sabemos que llegaron a Nueva España, lo cual supondría una brutal competencia a la producción local limeña, ante lo cual el gremio poca cosa podría hacer, lo que le llevaría a su propia desintegración.

Al marco europeo hay que sumar el de la propia metrópoli. No podemos olvidar que poco antes de redactarse el memorial de Fernández Baisán, se producían en Madrid cambios esenciales al respecto. Así, en 1772 Carlos III firmó la cédula que reconocía a los carroceros extranjeros la facultad de ejercer su oficio en España, incorporándose al gremio de la localidad en la que lo fueran a desarrollar sin necesidad de examinarse de nuevo, con las únicas condiciones de ser “*cathólicos y amigos de nuestra corona*”, presentar su título o carta de examen y atender las cargas fiscales<sup>39</sup>. Esta medida

<sup>36</sup> QUIROZ, Francisco: *Artisanos y manufactureros en Lima... op. cit.*, pp. 55, 201 y 202.

<sup>37</sup> QUIROZ, Francisco: *Gremios, razas y libertad de industria... op.cit.*, p. 89.

<sup>38</sup> RECIO MIR, Álvaro: “Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII...”, *op. cit.*

<sup>39</sup> El significativo título de la norma es *Real cédula de su magestad y señores del consejo, por la qual se manda que los maestros de coches extranjeros o regnicolas aprobados en sus respectivas*

liberalizadora buscaba fomentar el desarrollo de la carrocería nacional mediante la integración de maestros extranjeros provenientes de los principales centros productores europeos, en particular franceses. La propia cédula citaba el caso de Simón Garrou, “*de nación francés, vecino de Madrid, maestro charolista y de hacer coches, aprobado por la corte de París*”, cuya queja por la oposición del gremio de Madrid fue la causa de la norma<sup>40</sup>. Lógicamente, ésta no gustó a los carroceros españoles, de manera que en concreto los madrileños recibieron la medida como una amenaza<sup>41</sup>. Igual que en Madrid ocurriría en Lima, donde también pudieron establecerse carroceros extranjeros, aparte de los españoles, como Fernández Baisán. Ello sería un nuevo factor de competencia a la producción local que explicaría la crisis del gremio limeño.

El segundo punto del memorial de Fernández Baisán aspiraba “*a el mejor arreglo*” del gremio limeño, para lo cual el maestro mayor planteaba que “*se le ha de dar facultad para que con su veedor y el auxilio correspondiente visite cada mes todas las tiendas del gremio a fin de enderesar las obras que estén defectuosas y descubrir el monto legítimo de (la) alcabala (con) que el gremio ha de contribuir al exemplo de lo que se executa en otras en que según ordenanzas les es permitido a los maestros mayores aprehender las obras defectuosas y determinas de ellas con consulta de los señores alcaldes ordinarios*”<sup>42</sup>.

La visita a los talleres era una medida habitual en el sistema gremial, la cual no solía ser gratuita, aunque en algunos oficios los indios estaban exonerados de su pago. En 1778 el Cabildo limeño estableció que las referidas visitas serían dos anuales y que los españoles pagarían por las mismas el doble que los indios<sup>43</sup>.

Si volvemos a traer a colación la situación en la ciudad de México, cabe señalar que el octavo punto de las primeras ordenanzas de su gremio de carroceros, de 1706, señalaba que la función de los vedores era visitar los talleres y los coches que en ellos hubiese. Si estos no se atenían a lo dictado en las ordenanzas, habrían de ser rectificadas. De lo contrario, los maestros que los habían realizado serían multados<sup>44</sup>.

En qué consistían estas visitas se especificaba en las ordenanzas del gremio de Madrid de 1666 y en el proyecto sevillano de 1698. Éste último, en concreto, encomendaba a los vedores, además de examinar a los oficiales, visitar “*las obras y tiendas de los*

---

*capitales de tales maestros, que quisieren establecerse en Madrid o en otras partes del reyno a exercer este oficio se les incorpore en el gremio correspondiente, presentando su título o carta de examen original y contribuyendo con las cargas y derramas que les correspondan y se declara que deben saber para ser examinados con lo demás que contiene.* Granada, 1772.

<sup>40</sup> Real cédula de su magestad... *op. cit.*, sin paginar.

<sup>41</sup> GALÁN DOMINGO, Eduardo (coord.): *Historia del carruaje... op. cit.*, pp. 260-262.

<sup>42</sup> A.H.M.L., Libros de cedularios y provisiones reales, nº 24, fol. 85 (61 de la numeración antigua).

<sup>43</sup> QUIROZ, Francisco: *Artesanos y manufactureros en Lima... op. cit.*, p. 215.

<sup>44</sup> RECIO MIR, Álvaro: “Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social...” *op. cit.*

*demás de su oficio reconociendo si se cumple con las ordenanzas en todo lo que toca a maderas y clavazón*<sup>45</sup>.

Llama la atención en el caso limeño que se propusiese que la visita fuese mensual, lo que podría indicar un interés extraordinariamente controlador por parte de Fernández Baisán o, tal vez, la existencia de generalizados defectos en los procesos constructivos de los coches. Además, la visita en este caso no era meramente técnica, también tenía carácter fiscal, para controlar la alcabala, impuesto que gravaba las transacciones comerciales y que puede ser la verdadera causa que explique el interés por multiplicar el número de visitas.

El tercer punto del memorial sobre el gremio limeño, del que su autor especifica que *“no es menos esencial”*, informa que el mayor descrédito del gremio era originado porque *“los mosos que se titulan ofisiales sin asistirles instrucción alguna ni estar examinados se destinan a trabajar en las casas particulares y en obras no puestas a el público, proceden sin regla ni arte, engañando a los dueños operando sin arte y causando al público considerables perjuicios”*. Ante tan lamentable situación, Fernández Baisán señalaba que *“se hace forzoso que por punto general se prevenga que ningún oficial con motivo ni pretexto alguno trabaje en las casas de los particulares, apercibiéndoles con seis meses de presidio del Callao y que se den las obras por perdidas, aplicándose su importe según derecho por los alcaldes ordinarios”*<sup>46</sup>.

La existencia de profesionales que no habían alcanzado el grado de maestros pero que trabajaban como tales era habitual a finales del siglo XVIII. Denominados *“contraventores”* de manera genérica o también *“esquineros”*, por el carácter marginal de sus talleres, no hacían más que sumarse a una situación particular de la carrocería y que era el trabajo no en los talleres, sino en las casas de las personas que encargaban los coches o arreglos de los mismos, lo que impedía tanto el control técnico de tal actividad por parte del gremio como el fiscal. En este sentido, las ordenanzas de la ciudad de México de 1706 indicaban en cuarto lugar que el oficial que trabajase en una casa particular perdería la obra y las herramientas con las que la hiciere, todo lo cual sería vendido para aplicarlo a la *“cámara, juez y gastos del gremio”*. De similar tenor eran las ordenanzas madrileñas de 1666 en su segundo apartado, mientras que el proyecto sevillano de 1698 aludía sólo a la posibilidad de trabajar en talleres<sup>47</sup>.

A este respecto, la situación no hizo más que empeorar con el paso del tiempo, de manera que en la ciudad de México, una de las causas del pleito que dio lugar a las terceras ordenanzas del gremio de carroceros en 1799 estuvo motivada precisamente por los *“contraventores de carroceros”*, cuyo incremento había reducido el gremio a *“cinco o seis maestros”*. La documentación del proceso alude a que el número de los contraventores era *“crecido”* y *“que sus dueños son la mayor parte notoriamente pudieses”*, mientras, por el contrario, los que formaban parte del gremio eran *“mui pocos*

<sup>45</sup> RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca...” *op. cit.*

<sup>46</sup> A.H.M.L., Libros de cedularios y provisiones reales, nº 24, fols. 85 (61 de la numeración antigua) y 85 vto. (61 vto. de la numeración antigua).

<sup>47</sup> RECIO MIR, Álvaro: “Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social...” *op. cit.*

*e incapazes*”. Ante tal estado de cosas, se tomó el acuerdo de aceptar en el gremio a tales contraventores e igualmente a los rinconeros. Sin duda, la proliferación de talleres al margen del gremio, tanto en México como en Perú, 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 novohispano 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 gremial<sup>48</sup>.

Pero a diferencia del caso novohispano, en Perú no se permitió la entrada en el gremio de los profesionales que trabajaban al margen del mismo en casas particulares. Por el contrario, fueron duramente perseguidos, perdiendo las obras que hiciesen en tales circunstancias e incluso sufriendo, como vimos, penas de hasta seis meses de cárcel.

El memorial sobre el gremio de Lima que venimos analizando termina solicitando los medios y arbitrios para solucionar los problemas planteados y que su destinatario “*expida las providencias que conceptúe oportunas a el mejor establecimiento del gremio en estos términos*”. Por último, el documento es firmado por Esteban Fernández Baisán, en la ciudad de Lima, el quince de septiembre de 1778<sup>49</sup>.

El informe fue remitido a los alcaldes ordinarios, que a la sazón eran don Francisco Castrillón y Arango y don Ignacio Cabezo Vázquez de Acuña, “*para que con la mayor actividad y zelo provean quanto convenga al reparo de los defectos que nota el maestro mayor de carroceros auxiliándolo en cuanto conduzca al mejor arreglo de su gremio y beneficio del público a que contrae su zelo y de lo que hiciesen me darán cuenta*”. Los referidos alcaldes, “*habiendo visto el superior decreto de remisión proveydo al memorial que antecede el maestro mayor del gremio de carroceros de esta capital*”, pidieron “*se formalisen como establecimiento de invariable observancia los tres puntos o reformas y abuso que allí incerta bajo los apercibimientos y penas que apunta*”. En concreto, especificaron “*que desde luego aprobaban y declaraban por convenientes en lo absoluto el primero y el tercero que tocan a que ninguno pueda abrir tienda pública sin examen, carta de aprobación, título y certificación de tener pagado el real decreto de media annata y en que ningún oficial trabaxe obra del arte privadamente y en casas particulares*”. Su aprobación también se hacía extensiva al segundo punto, relativo a la visita mensual del maestro mayor a las tiendas del gremio para reconocer las obras que allí hubiese y calcular “*el monto legítimo de la alcabala que en ellas corresponde a su majestad*”, pero con la especificación de que “*por esta visita no ha de exigir el maestro mayor, su alcalde, veedor u otros qualesquiera de los subalternos que lo acompañan derecho alguno de las tiendas visitadas de sus maestros u oficiales, executando dicho*

<sup>48</sup> RECIO MIR, Álvaro: “La carrocería novohispana al final del virreinato...” *op. cit.*

<sup>49</sup> A.H.M.L., Libros de cedularios y provisiones reales, n° 24, fol. 85 vto. (61 vto. de la numeración antigua).

*acto sin violencia ni atropellamiento alguno y con la regularidad correspondiente al buen fin y justo objeto que va expresado*<sup>50</sup>.

Lógicamente, para que “*dichos tres puntos tengan la firme observancia que conviene para el arreglo del gremio y beneficio del público, con la forma que ordena y quiere el superior decreto de remisión*” su contenido habría de comunicarse “*a todos los maestros del gremio con orden para que cada uno comunique a sus respectivos oficiales para que lo tengan así entendido como el que las obras que contemplasen no estén arregladas al arte y no sean de materiales correspondientes se han de poner en la cárcel de la ciudad por vía de providencia para que con acuerdo de sus mercedes se tome lo que corresponda a mayor abundamiento en libros de cabildo para que siempre conste, dándose a la parte del maestro mayor por el presente escribano el testimonio o testimonios que pidiese para los efectos que le convengan y así lo proveyeron, mandaron y firmaron con parecer del doctor don Juan Antonio Arcaya, abogado de esta real audiencia y asesor de esta ciudad quien lo rubricó, don Francisco Castrillón y Arango, don Ignacio Cabezo Vázquez de Acuña, ante mí, Andrés de Sandoval, escribano theniente del mayor del cabildo*”<sup>51</sup>.

La insistencia en la petición de contar con medios para poder cumplir los objetivos planteados por el memorial, la aprobación de las medidas planteadas para ello y las indicaciones para su publicación ponen en evidencia la caótica situación en la que debía de encontrarse el gremio de carroceros limeño y la necesidad de su reforma.

No podemos por el momento contestar una pregunta que resulta lógica tras saber todo lo anterior: ¿qué efecto produjeron las medidas propuestas por Fernández Baisán? No obstante, por la propia desintegración del sistema gremial no creemos supusieran un cambio significativo; es más, suponemos que la situación del gremio limeño empeoraría hasta su desaparición en el siglo XIX, ya que no contó sólo con los problemas hasta ahora planteados. Así, un nuevo conflicto se desató a partir de 1777, cuando el dorador Félix Sarria se quedó con el taller carrocerero del maestro Bernardino Jaramillo, con el que había colaborado y del que salían los coches de gran parte de la oligarquía limeña. Lógicamente, los carroceros se opusieron a que un dorador les hiciera tal competencia, pero sorprendentemente la influencia en el Cabildo limeño de los clientes de Sarria impidió que le cerrasen el taller<sup>52</sup>.

Otro dato que muestra la crisis del gremio limeño de carroceros es el número de maestros que lo formaban. Ya vimos en este sentido que creció a la largo del siglo XVIII, cuando se mantuvo en torno a veinte, cantidad que se repite a principios del XIX. En cambio, en 1817 sólo eran ocho y dos años después seis. No podemos colegir de ello que se redujese en la misma proporción el número de coches que circulaban por las calles de Lima.

<sup>50</sup> A.H.M.L., Libros de cedularios y provisiones reales, nº 24, fol. 85 vto. (61 vto. de la numeración antigua) y 86 (62 de la numeración antigua).

<sup>51</sup> A.H.M.L., Libros de cedularios y provisiones reales, nº 24, fol. 86 (62 de la numeración antigua).

<sup>52</sup> QUIROZ, Francisco: *Artesanos y manufactureros... op. cit.*, pp. 62 y 63.



Sin duda, el XIX fue el gran siglo de los coches de caballos y en ello no sería una excepción la capital de Perú. Lo que ocurriría es que sus coches ya no serían manufacturados por viejos maestros gremiales en tradicionales talleres, sino que lo serían por empresarios capitalistas en auténticas factorías, donde trabajaban numerosos obreros especializados. Además, no pocos de los coches que ruaron por las calles de Perú en dicho siglo serían importados desde Inglaterra, al igual que ocurrió en los cinco continentes. De este modo, terminó una historia que había empezado en el siglo XVI teniendo como modelo la ciudad de Sevilla.

Fecha de recepción: 10 de septiembre de 2012

Fecha de aceptación: 18 de noviembre de 2012



Figura 1. Coche fúnebre, anónimo, finales del siglo XVIII o principios del XIX, convento de San Francisco, Lima.





Figura 2. Vista plaza mayor de Lima, anónimo, 1680, colección particular, Sevilla.



Figura 3. Vista de la plaza mayor de Lima, anónimo, 1680, colección particular, Sevilla, detalle.



Figura 4. Coche del marqués de Torre Tagle, anónimo, primera mitad del siglo XVIII, palacio de Torre Tagle, Lima.



Figura 5. Placeres mundanos: el coche, Tadeo Escalante (atribución), finales del siglo XVIII, convento de Santa Catalina de Siena, Cuzco.