

ÍNDICE

PRÓLOGO , por Ramón María Serrera.....	13
PRESENTACIÓN	15
CAPÍTULO I. EL COCHE COMO ASUNTO DIGNO DE ANÁLISIS HISTÓRICO Y ARTÍSTICO	23
CAPÍTULO II. LOS ORÍGENES: LA CARRETERÍA COMO PRECEDENTE Y EL INICIO DE LA CARROCERÍA NOVOHISPANA	35
1. Los carros y la carpintería.....	35
2. Los primeros coches, la drástica prohibición de 1577 y su implantación definitiva a partir de 1592	42
3. El gran teatro del coche: de los sobrios carruajes a la española a las suntuosas <i>grands carrosses</i> francesas en la iconografía urbana de México	64
CAPÍTULO III. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE UN NUEVO ARTE: EL SURGIMIENTO DEL GREMIO DE CARROCEROS DE MÉXICO EN 1706 Y SUS PRIMERAS ORDENANZAS	81
1. La creación del gremio y su significación	81
2. Las ordenanzas de 1706: primera articulación de la producción carrocera novohispana	86
3. Sistematización profesional e institucionalización corporativa.....	103
CAPÍTULO IV. LAS ORDENANZAS DE 1773-1785 Y LA EVOLUCIÓN DE LA CARROCERÍA EN EL SIGLO XVIII	109
1. Las causas del cambio: el paso del tiempo y la cuestión racial	109
2. Las ordenanzas de 1773 y su reforma en 1785: un intento de fortalecer el arte carrocerero	112

ÍNDICE

3. El esplendor del carruaje Barroco: rivalidades profesionales y confluencias artísticas.....	118
4. El primer coche conservado y las imágenes de la carrocería barroca en el marco urbano.....	140
CAPÍTULO V. EL GREMIO EN CRISIS: EL PLEITO DE 1799 Y LOS ACUERDOS CON HERREROS, ALQUILADORES Y CONTRAVENTORES	151
1. Herreros contra carroceros: el aumento de elementos metálicos en los coches.....	153
2. Los carroceros contra los alquiladores de coches: una vieja rivalidad creciente	158
3. Carroceros contra contraventores y esquineros: la producción al margen del gremio	160
4. Talleres, técnicas, materiales y herramientas	168
CAPÍTULO VI. EL CONCEPTO ILUSTRADO DE LA CARROCERÍA Y LA PROPUESTA DE REFORMA DE LOS GREMIOS DE 1805 Y 1806: CAMPOMANES, LA ACADEMIA DE SAN CARLOS Y LAS MUJERES.....	185
1. El marco ilustrado y la polémica sobre los gremios	185
2. Los motivos explícitos de la reforma: el trabajo de las mujeres, los oficiales que actuaban como maestros y la falta de aprobación real de las ordenanzas	190
3. Los motivos implícitos de la reforma: el fiscal Sagarzurieta y el modelo gremial de Campomanes	194
4. La dialéctica artes-oficios	207
5. Los veintiún principios de Sagarzurieta para los gremios novohispanos y sus recomendaciones para los oficios de «poca industria».....	209
6. El concepto ilustrado de carruaje: el coche como obra de arte mayor.....	220
7. Las puntualizaciones del asesor general Bachiller a los veintiún principios del fiscal y el parangón del «maestro director de coches» con arquitectos e ingenieros	226
8. Las propuestas de Bachiller para las ordenanzas del gremio mexicano de carroceros	237
9. El parecer del Real Acuerdo: «que se devuelvan las ordenanzas a los carroceros y se reformen y mejoren».....	240

ÍNDICE

CAPÍTULO VII. LA PROPUESTA DE ORDENANZAS DE 1807, EL OCASO DEL GREMIO Y EL TRIUNFO DEL COCHE NEOCLÁSICO AL FINAL DEL VIRREINATO	245
1. El proyecto de ordenanzas de Joaquín de Castro de 1807: el último retrato del gremio	245
2. Del taller a la fábrica: Joaquín de Castro, «carrocero virreinal», y «la casa de coches» de Manuel Tolsá	259
3. La extinción legal de los gremios en 1814	263
4. El bando del virrey Calleja y el padrón de coches de México de 1815	266
5. La generalización del coche público: las regulaciones de taxis de 1793 y 1802.....	278
6. Las comunicaciones entre ciudades: el arranque de la diligencia.....	286
7. El triunfo del Neoclasicismo: la definitiva implantación del modelo carro-cero inglés.....	291
CAPÍTULO VIII. LA EVOCADORA PROYECCIÓN DE LA CARRO-CERÍA VIRREINAL EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE: «SE-ÑORES Y SEÑORAS DE COCHE»	305
BIBLIOGRAFÍA	315
LÁMINAS	337