



## Zusammenfassung: „La vida en México” von Madame Calderón de la Barca als Quelle zum Kutschenwesen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Álvaro Recio Mir

*Abstract: „La vida en México” von Madame Calderón de Barca ist zweifelsohne eine der besten Quellen, um das Land in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kennen zu lernen. Hier wird sie verwendet, um das Kutschenwesen aus historisch-künstlerischer Perspektive am Ende des Vizekönigreiches und zu Beginn des unabhängigen Mexikos zu untersuchen, als sich der Einfluss von Barockkutschen französischer Tradition auf englische klassizistische verlagerte. Die Verweise zu diesem Thema sind in diesem Buch so zahlreich, dass sie in vier Gruppen eingeteilt werden können: Typen, Herkunft und Anzahl der Kutschen; Gespann, Pferdegeschirr und Personal; Nutzung, Missbrauch und Gefahr der Kutschen und letztlich ihre Verbindung zu Festivitäten, sowie ihre außerordentliche soziale Transzendenz und ihre künstlerischen, sozialen, urbanistischen und architektonischen Auswirkungen.*

*Schlagworte: Kutschen, Mexiko, erste Hälfte des 19. Jahrhunderts, La vida en México, Madame Calderón de la Barca*

### *I. Die Autorin, ihr Werk und seine Bedeutung hinsichtlich der Kutschen*

Frances Erskine Inglis wurde 1804 in Edinburgh geboren und ließ sich 1830 in Boston nieder. Dort nahm sie bedeutende kulturelle Beziehungen auf, zum Beispiel zum Historiker William Prescott, der sie dem spanischen Diplomaten Ángel Calderón de la Barca vorstellte, den sie heiratete und der 1839 zum spanischen Botschafter in Mexiko ernannt wurde, bis 1842. Von Mexiko schickte sie zahlreiche Briefe an ihre Familie, die 1843 in New York und London publiziert wurden. Danach wurde Don Ángel Botschafter in Washington, später kehrten sie nach Spanien zurück. Isabel II. trug ihr die Erziehung der Infantin Isabel Francisca auf, weshalb Alfons XII sie 1876 zur Marquesa de Calderón de la Barca ernannte. Sie starb 1882 im königlichen Palast in Madrid (Teixidor 1984 y Sarabia Viejo 2003).

*La vida en México* ist im aztekischen Land sehr beliebt und kaum bekannt in Spanien, obwohl das Buch 2007 neu übersetzt wurde. Aus dieser Ausgabe wird hier zitiert (Erskine Inglis 2007). Dass seine Autorin in Vergessenheit geraten ist, hat dazu geführt, dass ihr anderes großes Werk, *The attaché in Madrid* (Calderón de la Barca 1856) nicht ins Spanische übersetzt wurde. *La vida en México* ist ein intelligentes, aufgeklärtes und scharfsinniges Werk. Toussaint schrieb darüber: „Kein Reisender hat zu keiner Zeit eine so detaillierte und so anregende Beschreibung unseres Landes angefertigt” (zitiert in Teixidor 1984, XIV). Und Teixidor: „es ist das beste Buch, das je von einem Ausländer über Mexiko geschrieben wurde” (Teixidor 1984, XXII).

Der beschreibende Ton des Buches zeigt viele untersuchungswerte Aspekte des mexikanischen Lebens, hier konzentrieren wird uns auf die Wagen. Die interessanten Hinweise erlauben eine Rekonstruktion des mexikanischen Kutschenwesens, beginnend mit dem zur Neige gehenden Vize-

königreich, dank des nostalgischen Tons des Buches, wenn die Autorin beispielweise beim Beschreiben der Wagen auf dem Paseo de Bucareli vermerkt: „die Mehrzahl der Kutschen sind unglaublich schön: europäische Wagen, die von wundervollen Pferden gezogen werden, in auffälligen Farben, neben einigen ziemlich gutausschenden, die hier hergestellt wurden; darunter solche nach alter mexikanischer Mode, das heißt schwer und vergoldet, und auch die moderne Version der traditionellen englischen Kutschen” (Brief XI, 126). Sie ruft somit die alte französische Kutschentradition gegenüber der zeitgenössischen englischen ins Gedächtnis (Abb. 1).

Dem Werk kommt eine enorme Bedeutung zu, da es das Interesse der Autorin an allem bezeugt, was mit Kutschen zu tun hat. Die detailliertere Kenntnis von Madame Calderón de la Barca in diesem Bereich beweist die äußerst hohe soziale Bedeutung der Wagen und das Interesse, das sie nicht nur in Mexiko weckten. Die Präzision und Detailliertheit ihrer Behauptungen in Bezug auf Nutzung, Typologien, Pferdegeschirr und das eigentliche „driving” zeigen, dass ihre Kenntnisse auf diesem Gebiet in keinsten Weise oberflächlich waren. Gleichermäßen offenbart die Betonung dieses Themas ein persönliches Interesse, das sich nicht auf *La vida en México* beschränkt, da sie in *The attaché in Madrid* weitere Hinweise dazu liefert (Erskine Inglis 1856).

Um den Wahrheitscharakter ihrer Worte zu unterstreichen, gilt zu vermerken, dass Wagen kein Alleinstellungsmerkmal Mexikos waren, denn sie hatten Mitte des 19. Jahrhunderts eine weltweite Verbreitung erreicht, so dass die Hinweise der Autorin nicht romantisch oder pittoresk angehaucht sind, wie andere lokale und vor allem mexikanische Aspekte. Außer präzise und detailliert zu sein, verfallen ihre Verweise auf die Wagen auch nicht in die gewohnten Übertreibungen anderer Quellen, wie es zum Beispiel in Bezug auf die Anzahl geschieht. Aufgrund des Vorhergegangenen halten wir *La vida en México* für eine außergewöhnliche Quelle zur Erforschung des mexikanischen Kutschenwesens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, auch wenn nicht vergessen werden darf, dass es sich um Beurteilungen der Autorin handelt, weshalb sie kritisch angegangen werden müssen (Chartier 2002).

Unsere Quelle macht auch die Transzendenz des untersuchten Phänomens klar – des Kutschenwesens – das, weit entfernt von einer reinen Anekdote, ein Belang ist, der würdig ist historisch und künstlerisch untersucht zu werden. Einen guten Beweis dafür liefern seit vielen Jahrzehnten die Geschichtsschreibung auf Deutsch, Französisch und Englisch. Im Gegensatz dazu hat sich die Geschichtsschreibung auf Spanisch erst viel später mit der Angelegenheit aus einer historischen Perspektive beschäftigt und erst jüngst wurde eine historisch-künstlerische Herangehensweise durchgeführt, auf die hier verwiesen wird. In diesem Sinne, um mögliche Zweifel am historisch-künstlerischen Charakter der Kutschen auszulöschen soll nur daran erinnert werden, dass Bernini Kutschen entworfen hat, oder dass unter den Juarra zugeschriebenen Zeichnungen solche fabelhafter Prachtkutschen nicht fehlen (Carrozze regali 2013).

Aber noch mehr, die Wagen waren nicht nur eine Kunst für sich: die Kunst des Kutschenbaus. Hinzu kommt die der Malerei, die ihre Gehäuse mit komplizierten ikonographischen Programmen überzog, die der Skulptur mit den überraschendsten Schnitzarbeiten, die Silber- und Goldschmiedekunst, die Polsterei, die Sattlerei und sogar die Mode (Recio „¿Qué Indias hay dónde no hay coche?” 2015 und Recio „Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata” 2017).

## II. Typen, Herkunft und Anzahl der Kutschen

Kutschen entstanden in Europa im ausgehenden Mittelalter und verbreiteten sich an den Höfen der Renaissancezeit. Im 17. Jahrhundert wurden sie institutionalisiert und zu wesentlichen Bestandteilen der höfischen Gesellschaft des Barock. Dadurch verbreiteten sich im 18. Jahrhundert die Zünfte, die sie herstellten. Ihre Verfassungen beinhalten die Wagentypologien und verweisen bei fortschreitender Technik auf neue Typen (Recio „Un nuevo arte en movimiento”, 2012, 30 und Recio „Evolución de

la carrocería novohispana”, 2012, 21). Ende des 18. Jahrhunderts ging die Vorreiterstellung des weltweiten Kutschenwesens von Frankreich auf England über und durch den technischen Fortschritt der Industriellen Revolution stieg die Zahl der Modelle und erreichte die Blütezeit der Kutschen, die sich bis zum ersten Weltkrieg hinzog, als Autos die alten Kutschen verdrängten (Roche 2000; Galán 2005 y López Álvarez 2007).

*La vida en México* stimmt mit dieser Blütezeit überein und seine Nostalgie erlaubt, den Übergang von der barocken französischen Kutschenhegemonie zur englischen klassizistischen nachzuvollziehen. Hierzu sagt unsere Autorin bei einem Ausflug, dass die Straße „voll von aller Art von Fahrzeugen ist: Kutschen, Postkutschen, Mietkutschen und Kaleschen“ („está plagada de todo tipo de vehículos: carruajes, diligencias, coches de alquiler y carretelas“ Brief XXI, 212). Das Zitat nimmt eine erste Unterscheidung der Typen vor, die eine begriffliche Ungenauigkeit einschließt, da sie Kutschen (carruajes) als einen konkreten Wagentypus nennt, wobei dieser Begriff tatsächlich auf die allgemeine Benennung der Fahrzeuge verweist. Seit Beginn war *coche* (Wagen) die am weitesten verbreitete Benennung, zu der bald *carruaje* (Kutsche) kam. Zu diesen Begriffen entwickelten sich andere Bezeichnungen der verschiedenen Wagentypen, die durch ihre technischen und funktionellen Kennzeichen definiert wurden.

Einer der meistgenannten Typen in *La vida en México* ist die Postkutsche, zum Beispiel als die Calderón de la Barca bei ihrer Ankunft in Veracruz planten, wie sie nach Mexiko-Stadt gelangen würden: „einige schlagen die Kutsche vor und andere die Sänfte. Manche raten uns zur Postkutsche“. Der „Beamte des Büros der mexikanischen Postkutschen“ empfahl ihnen eine Postkutsche und bot an, sie zu begleiten „um Unfällen vorzubeugen“. Die Autorin fügt hinzu: „es scheint, dass er recht hat. In der Postkutsche würden wir vier Tage brauchen, vorausgesetzt, dass sie keine Panne hat. In der Kutsche würde es zu lange dauern. Die Sänften (*litera*) brauchen neun oder zehn Tage, da sie von Mauleseln gezogen werden, mit einem Geschaukel ähnlich dem eines Tragsessels (*silla de manos*). Die Postkutsche bietet Essen und ein Bett in der Herberge an“, deswegen „entscheide ich mich für die Postkutsche“ (Brief IV, 54) (Abb. 2).

Der Aufenthalt der Calderón de la Barca in Mexiko traf mit dem Höhepunkt der Postkutschen zusammen. Diese Reisefahrzeuge hatten Räder, die sich um Metallachsen drehten, die mit Talg gefettet waren, ein Differenzial, um in den Kurven nicht ins Schleudern zu geraten und einen Dämpfer für die Blattfedern. Auch betrug der Durchmesser der Vorderräder die Hälfte desjenigen der Hinterräder, um sie wendiger zu machen. Ein Aufseher (*mayoral*) trug die Verantwortung für die Reise, er bekam Hilfe von einem Burschen (*zagal*), mit dem er sich beim Fahren abwechselte. Das Gespann wurde aus sechs bis zehn Pferden zusammengestellt, die jeweils nach etwas mehr als dreißig Kilometern ausgetauscht wurden. Auch wenn die Postkutschen zu Beginn einen Halt zum Schlafen einlegten, führte die Rivalität mit dem Zug dazu, dass sie Tag und Nacht rollten und einen Durchschnitt von zehn Kilometern pro Stunde erreichten (Serrera 1993, 253-257; Uriol 1997, 247-263 y Leralta 2005, 316 y 317).

Konkret die Postkutschenlinie Veracruz/Mexiko-Stadt, die unsere Hauptfigur nennt, datiert auf 1830 und wurde von Manuel Escandón geleitet. Es wurden Fahrzeuge aus dem Haus Troy in New York, Typ *Concord*, eingesetzt. Die Reise, obgleich teuer, 82,60 Pesos, war billiger und schneller als in der Sänfte (*litera*) (Martínez del Río 1978, 56-59).

Obwohl die Postkutsche die große Reisekutsche war, fehlt es nicht an Hinweisen zu Sänften, die keine Kutschen waren, da ihnen Räder und Federung fehlten. Ihre Gehäuse wurden von zwei langen Holzstangen gehalten, die von einem Tier vorne und einem hinten transportiert wurden, was ihren Verkehr auf Saumpfaden möglich machte. Sie waren langsamer als andere Fahrzeuge, wovon sie Kenntnis gibt, als sie über General Santa Anna schreibt „da er in Sänfte reist, wird er hier [in Mexiko-Stadt] erst in einigen Tagen ankommen“ (Brief XXVI, 245).

Sänften, Vorgänger der Kutschen und aristokratischer Abstammung, waren das große repräsentative Fortbewegungsmittel des Mittelalters. In Frankreich und im luxuriösen Burgund wurden

sie vom Souverän für Reisen, Ausflüge oder öffentliche Einzüge in die Städte verwendet. Danach taten dies auch die Königinnen von Kastilien, wie Isabel die Katholische. Kaiser Karl nutzte Sänften, *andas* in Kastilien genannt, im Krankheitsfall (López Álvarez 2005 y López Álvarez 2007, 59-64).

Andererseits finden sich zahlreiche Verweise auf Kaleschen, von denen gesagt wird, dass sie die berühmtesten aller Kutschen waren. Sie werden als ein Wagen beschrieben, der „*an den Seiten offen ist, Glasscheiben [hat] und normarweise von Damen besetzt [ist]*“ (Brief XI, 126). Die Kalesche ist ein Luxuswagen, dessen Gehäuse offen ist, auch wenn er ein zusammenklappbares Verdeck für den Hauptsitz besitzt, es können Scheiben hinzugefügt werden, um das Gehäuse vollständig zu verschließen (Rivero 1991, 170).

Bei ihrem Aufenthalt in La Havana vor der Ankunft in Mexiko verweist sie auf eine *volante*, in Bezug auf eine *silla volante* (Cabriolet). Sie wird beschrieben als „*verwunderliches Fahrzeug, das von hinten wie ein großes Insekt aussah, mit einem kleinen schwarzen Postillion zu Pferd oder auf einem Maultier, bekleidet mit einem riesigen Paar schwarzer Stiefel und einer auffälligen Uniform*“ (Brief I, 38). Cabriolets waren zweirädrige Kutschen mit zusammenfaltbarem Verdeck und vor allem für Spazierfahrten bestimmt. Karl III. schenkte im Jahr 1771 dem Kaiser von Marroko ein in Sevilla hergestelltes Cabriolet (Pleguezuelo 2007, 22-35).

Zur Herkunft der Fahrzeuge sagt unsere Autorin, dass „*die Mehrzahl*“ europäisch waren, neben „*einigen ziemlich gutaussehenden*“, hergestellt in Mexiko. Von letztgenannten gab es sowohl alte, nach barocker Tradition, als auch moderne, die dem englischen Vorbild folgten. In diesem Sinne fügt sie weiter Verweise hinzu, wie dass „*die alte bemalte Kutsche – die sich so langsam wie eine Karavane bewegt und auf die „Die Morgenröte“ von Guida gezeichnet ist – wird von der londoner ersetzt*“ (Brief XXI, 211). Tatsächlich besaßen die barocken Kutschen Gemäldezyklen unterschiedlicher Themen, die später durch nüchterne schlichte Farben nach englischen Vorbild ersetzt wurden (Recio 2010 und Recio, „Devociones y aficiones a veces peligrosas“, 2015).

Zu diesen Herkunftsländern müssen weitere hinzugefügt werden. So stellte ihnen General Santa Anna in Veracruz „*zwei wunderbare in den Vereinigten Staaten hergestellte Kutschen*“ zur Verfügung (Brief V, 61). Jedenfalls erscheint der auffälligste Verweis auf die Herkunft einer Kutsche in *La vida en México* anlässlich eines Ausflugs der Calderón de la Barca „*in einer Kutsche, die Carlos X. gehörte. Es ist ein sehr luxuriöser Wagen Seiner Majestät, vollständig vergoldet.*“ (Brief XVI, 167-169)

Über die Anzahl der Kutsche gibt unsere Autorin keine konkreten Hinweise, aber sie verweist auf die Fülle (Brief X, 120). Seit dem Einsatz der Kutschen in Mexiko, wird in den Quellen darauf hingewiesen, dass ihre Anzahl beständig anstieg (Serrera 1993, 313-332).

### III. Gespann, Geschirr und Personal

*La vida en México* nennt in Bezug auf Kutschengespanne Postkutschen mit Gespannen von „*zehn erstklassigen Maultieren*“ und andere mit „*acht weißen Pferden*“ (Brief V, 61 und 67). Über die ersten wird angegeben, dass sie „*ausgezeichnet für lange Reisen sind, da sie sehr viel aushalten ohne zu ermüden*“ (Brief XXVIII, 285-286). Auch gibt es verschiedene Hinweise auf die Anzahl der Tiere, da zu den erwähnten andere hinzugefügt werden müssen, wie die auf Kutschen mit Gespannen von sechs Pferden (Brief XXVI, 261) oder von acht (Brief XXVIII, 281). Sowohl die Art der Tiere, Maultiere oder Pferde, als auch ihre Anzahl wurden seit der allgemeinen Verbreitung der Kutschen geregelt, aufgrund ihres Charakters als Statussymbol und wegen ihrer Knappheit, die aus dem Einsatz bei den Wagen resultierte (López Álvarez 2007, 386-392). Bei Reisen findet man auch üblicherweise Hinweise auf das Auswechseln der Tiere. So wird gesagt, dass Herr Adalid diverse Relaisstationen entlang des Weges hatte, um die Pferde seiner Kutschen auszutauschen (Brief XV, 170).

In Bezug auf das Pferdegeschirr, das Riemenzeug, das die Pferde mit der Kutsche verband, wird ein interessanter Hinweis eines mexikanischen Gentleman geliefert „*der gerade einen Satz Lon-*

„doner Pferdegeschirr gekauft hatte“ (Brief XXVI, 263). Mexiko besaß die *charra* Tradition bezüglich des Geschirrs (Charrería 2000), aber im Werk wird nicht auf sie verwiesen, hingegen sehr wohl auf die englische, die gleichzeitig mit ihren Wagen eingeführt wurde (Rivero 1999, 156-159 und Furger 2009, 224-282) (Abb. 3).

Was das Personal betrifft, so handelte es sich um Kutscher, Lakaien und Eskorte. Madame Calderón de la Barca unterscheidet zwischen Kutscher und Postillion. Der erstgenannte lenkte die Kutsche vom Kutschbock aus und der Postillion auf den Tieren reitend (Furger 2009, 273-281). Manchmal wird in *La vida en México* kein gutes Licht auf sie geworfen, wie bei der Reise, wo von einer Kutsche gesagt wird, dass ihre „Postillione so betrunken waren, dass sie sich gerade so im Sattel halten konnten“ (Brief XLV, 409).

Hinsichtlich der Lakaien wird auf die Gefahr in Mexiko verwiesen, wenn „ein zwölfjähriges Mädchen allein in Begleitung eines Lakaien und eines Kutschers reist“ (Brief XIX, 196). Die Lakeien fuhren auf einer Plattform, die als Kanzelchen (*pulpitillo*) bezeichnet wurde und hinter dem letzte Wagen der Kutsche angebracht war. Wenn die Kutsche losfuhr oder an ihr Ziel gelangte, öffneten sie ihre Türen und halfen den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen (Furger 2009, 117-144).

Ein weiteres Thema, das von Madame Calderón de la Barca behandelt wird, ist das der Uniforme der Kutscher und Lakaien. Sie schreibt, dass sie „typisch mexikanische Kleidung und andere Livreen tragen“ (Brief XII, 132). Traditionell handelte es sich um prächtige Uniformen, wie Balbuena in seiner *Grandeza Mexicana* von 1604 aufzeigt, als er „reiche Tracht aus kostspieligen Livreen mit aljófar [kleine unregelmäßige Perle], Perlen, Gold und Steinen“ nennt (Balbuena 2008, 22).

Zur Eskorte sagt sie, dass es so viele Gefahren gab, denen die Kutschen begegneten, dass es manchmal erscheint, als würde sie gepanzerte Fahrzeuge heraufbeschwören, wie eine Kutsche „mit Gewehren, die aus den Fensterchen zum Vorschein kommen“ (Brief XXXVI, 338).

#### IV. Nutzung, Missbrauch und Verkehrsunfälle

Es muß zu Beginn erwähnt werden, dass die Kutsche ursprünglich ein städtisches Phänomen war. Nur im Maße wie ihre Perfektionierung und die Besserung der Wege es erlaubten, wurde sie auch für Fortbewegung zwischen den Städten eingesetzt, wofür die Postkutsche ein gutes Beispiel ist. Trotzdem zeigt *La vida en México* die Grenzen auf, die die Verkehrswege im 19. Jahrhundert noch besaßen. So schreibt sie einmal „da wir Reitpferde besitzen, haben wir Ausflüge aufs Land unternommen“ (Brief XII, 135).

In Bezug auf den städtischen Charakter stechen die Hinweise hervor, die den weiblichen Charakter der Kutsche deutlich machen. Hier gilt zu erinnern, dass die Kutschen zu ihrer Entstehungszeit im 16. und 17. Jahrhundert kritisiert wurden, da sie dazu führten, dass die Reitübungen vergessen wurden (López Álvarez 2007, 386-392). Etwas davon wird in einem Zitat aus *La vida en México* über den Alameda-Park der Hauptstadt klar, wo es heißt „schließlich haben wir alle Füße, aber Kutschen nur die Damen“ (Brief XI, 126).

Auch wird im Werk die Nutzung der Kutsche für den Transport der Heiligen Komunion genannt. Konkret, als über die Rückfahrt von der Oper berichtet wird, schreibt die Autorin, dass beim Fahren über den Hauptplatz, der Kutscher den Wagen anhielt und er und der Lakai „den Hut abnahmen vor einer riesigen Prozession [...] es war eine lange Reihe von Mönchen und Priestern und eine Kutsche transportierte das Allerheiligste“ (Brief XLII, 386). Es ist erwähnenswert, dass der eucharistische Transport üblich wurde, nachdem Carlos II. 1685 einem Priester, der einem Kranken die Kommunion brachte, seine Kutsche überließ (Calderón de la Barca 1856, 235; Recio, „Los coches de Dios“, 2013 und Recio, „El primer bien que produce el coche“, 2013) (Abb. 4).

Sie nennt auch die Leichenwagen (Brief XLII, 388), von denen europäische Exemplare des 19. Jahrhunderts erhalten sind, sowie eine in San Francisco in Lima (Recio, „La carrocería peruana virrei-

nal“, 2013, 515-531) (Abb. 5).

Zu anderen Gelegenheiten dienten die Kutschen dazu, der Instabilität der Hauptstadt zu entfliehen, zum Beispiel als wegen einer politisch motivierten Schießerei „*die Straßen auf einmal voller Kutschen mit Familien waren, die die Stadt verlassen*“ (Brief XLIV, 404). Kutschen waren sogar Schauplätze von Straftaten, wobei La vida en México speziell auf Diebstahl verweist, beispielsweise „*als die Damen der Familie Fagoaga gemeinsam mit einem Pfarrer ins Exil gingen, wurden sie überfallen*“ (Brief XXXVI, 338). Eine weitere Gefahr stellten die Unfälle dar. So erzählt unsere Autorin von einem Ausflug nach Tulancingo, „*eines der Pferde stürzte, die Kutsche kippte um und, obwohl es keine Schäden bei den Insassen gab, verletzte sich der arme Bursche am Kopf*“ (Brief XVI, 176).

#### V. Fest, Gesellschaft und Transzendenz des Kutschenuniversums

Seit ihren Ursprüngen war die Kutsche an die Feste des Alten Regimes gebunden. Deshalb ist der Verweis in *La vida en México* auf den Einzug des neuen spanischen Botschafters in die Hauptstadt von großem historisch-künstlerischem Interesse: „*die Postkutsche hielt an und man bat uns, in eine herrliche Kutsche einzusteigen, karmesinrot und golden, mit den Wappen der Republik [...] Wir fahren in die Stadt des Moctezuma inmitten einer riesigen Prozession aus Truppen, Kutschen und Reitern ein*“ (Brief VI, 75-76). Das heißt, dass der Einzug der Calderón de la Barca ähnlich der der Vizekönige war.

Während der Republik hörte der Einsatz von Kutschen bei Festen nicht auf, der Erfolg der Republik maß sich in gewisser Weise an der Anzahl der anwesenden Kutschen. So hält Madame Calderón de la Barca fest, als sie das Fest zum Sieg der Regierung über die föderalen Kräfte im Sommer 1841 beschreibt, dass „*die Zeremonie brillant war und die prachtvollen Kutschen, die wunderbaren Pferde, die auffälligen Offiziere – zusammen mit der Militärmusik und der versammelten Menge – eine beeindruckende Wirkung hatten*“ (Brief XLI, 382). Die Kutschen nahmen solch ein Ausmaß an, dass zu manchen Gelegenheiten ihr Einsatz verboten werden mußte, um die entsprechende Veranstaltung nicht in den Schatten zu stellen. Dies traf auf Gründonnerstag zu (Brief XIV, 148). Ein halbes Jahrhundert davor hatte der Vizekönig Segundo Conde de Revillagigedo einen Erlass verabschiedet, der ihren Verkehr an Fronleichnam einschränkte (Archivo General de Indias de Sevilla, México 1433, n° 477, ohne Seitenzählung). Somit sehen wir erneut eine Parallele zwischen dem Geschehen im unabhängigen Mexiko und dem im neuspanischen Vizekönigreich.

Aber nicht alle konnten Kutschen besitzen, weswegen es seit Ende des 18. Jahrhunderts ein Mietsystem gab (Serrera 1993, 328-332). Im Unterschied zu denen der Oberschicht sagt unsere Autorin, „*uns ist eine alte Mietkutsche aufgefallen*“ (Brief XII, 132) (Abb. 6).

Schlußendlich muß betont werden, dass *La vida en México* neben vielem anderen ein Spiegel des mexikanischen Kutschenwesens der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist, das die soziale Bedeutung aufrecht erhielt, die es im Alten Regime erreicht hatte. Trotz der Industriellen Revolution und der Unabhängigkeit des Landes, zeigte die Kutsche die Verbindung von Mexiko und Neuspanien.



Abb. 1. Carl Nebel, Kathedrale von Mexiko-Stadt (Detail mit Kutsche). Aus: *Voyage pittoresque et archéologique*, 1836. In: Arturo Aguilar Ochoa (Koord.). *Carl Nebel pintor viajero del s. XIX*. Artes de México 80 (2006): 9.



Abb. 2. Anonymer Künstler. Postkutschen fahren in Toledo ein (Detail), Ende 18. Jahrhundert. In: Galán Domingo, Eduardo (Koord.). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contrata, 2005. 317.



Abb. 3. Englischs Geschirr eines "spider". Ausstellung von Gespannen auf der Feria de Abril, Sevilla 2014. Foto: Álvaro Recio Mir, 03.05.2014.



Abb. 4. Anonymer neuspanischer Künstler, Eucharistische Kutsche, ca. 1800, Museo de Guadalupe, Zacatecas, Mexiko. Foto: Álvaro Recio Mir, 28.02.2010.



Abb. 5. Anonymer peruanischer Künstler, Leichenwagen, Anfang 19. Jahrhundert, Kloster San Francisco, Lima, Peru. Foto: Álvaro Recio Mir, 25.04.2014.



Abb. 6. George Akermann, Hauptplatz von Mexiko-Stadt (Detail mit Taxis), erste Hälfte 19. Jahrhundert. In: Serre-rra, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid: Dirección general de tráfico, 1993. 331.

## Literatur

- Aguilar Ochoa, Arturo (Koord.). *Carl Nebel pintor viajero del siglo XIX*. Artes de México 80 (2006).
- Balbuena, Bernardo de. *Grandeza mexicana*. Mexiko: UNAM, 2008.
- Bessone, Silvana. „El camino hacia el carruaje”. *Historia del carruaje en España*. Eduardo Galán Domingo. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005. 96-109.
- Carrozze regali. *Cortei di gala di papi, principi e re*. Turin: Silvana Editoriale-La Venaria Reale, 2013.
- Chartier, Roger. *El mundo como representación*. Historia cultural: entre práctica y representación. Barcelona: Gedisa, 2002.
- Cuadriello, Jaime. „Encuentro de Hernán Cortés con Moctezuma”. *Los siglos de oro en los virreinos de América 1550-1700*. Hrsg. Joaquín Bérchez. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999. 181-183.
- Diener, Pablo (Koord.). *El viajero europeo del siglo XIX*. Artes de México 31 (1996).
- Don Ramiro (Pseudonym von Cristóbal de Reina y Massa). *Madrid, hace cincuenta años a los ojos de un diplomático extranjero*. Madrid: Bailly-Bailliere e hijos, 1904.
- Erskine Inglis, Frances (marquesa de Calderón de la Barca). *The attache in Madrid or sketches of the court of Isabella II (1856)*. New York: Appleton and company, 1856.
- Erskine Inglis, Frances (marquesa de Calderón de la Barca). *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*. Madrid: Rey Lear, 2007.
- Furger, Andres. *Driving. The horse, the man and the carriage from 1700 up to the present day*. Hildesheim: Georg Olms Verlag, 2009.
- Gage, Thomas. *Viaje por la Nueva España y Guatemala*. Madrid: Historia 16, 1987.
- Galán Domingo, Eduardo (Koord.). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005.
- Leralta García, Javier. „Los carruajes de transporte y servicio público”. *Historia del carruaje en España*. Hrsg. Eduardo Galán Domingo. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005. 300-339.
- López Álvarez, Alejandro. „Litera”. *Gran enciclopedia cervantina*. Bd. VII, ad vocem. Hrsg. Manuel Alvar. Madrid: Centro de estudios cervantinos, 2005.
- López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias*. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700. Madrid: Polifemo, 2007.
- Martínez del Río de Redo, Marita. *El transporte en la historia de México*. Artes de México 197 (1978).
- Orellana, Margarita de (Koord.). *Charrería*. Artes de México 50 (2000).
- Pleguezuelo Hernández, Alfonso. „Una silla volante para el emperador de Marruecos”. *Reales Sitios* 171 (2007): 22-35.
- Ramírez Rodríguez, Rodolfo. „Fanny Calderón de la Barca y su percepción romántica de México”. *Históricas* 88 (2010): 3-21.
- 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): 235-261.
- 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): 13-38.
- Recio Mir, Álvaro. „Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la Ciudad de México”. *Históricas* 81 (2012): 17-34.
- Recio Mir, Álvaro. „Los coches de Dios: carrozas y sillas eucarísticas en España y América”. *Teatro y fiesta popular y religiosa*. Hrsg. Mariela Insúa und Martina Vinatea. Pamplona: Universidad de Navarra, 2013. 269-289.



- Recio Mir, Álvaro. „El primer bien que produce el coche es la autoridad: las hermandades sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas”. *XIV simposio sobre hermandades de Sevilla y su provincia*. José Roda Peña. Sevilla: Fundación Cruzcampo, 2013. 197-221.
- Recio Mir, Álvaro. „La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778”. *Laboratorio de Arte* 25 (2013): 515-531.
- Recio Mir, Álvaro. „Alamedas, paseos y coches. Función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”. *Anuario de Estudios Americanos* 72-2 (2015): 515-543.
- Recio Mir, Álvaro. „Devociones y aficiones a veces peligrosas: la pintura de los coches novohispanos”. *Temas americanistas y diversidad cultural*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015. 283-296.
- Recio Mir, Álvaro. „Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata: carácter suntuario de los carruajes barrocos en España y Nueva España”. *El tesoro del lugar florido. Estudios sobre la plata Iberoamericana*. Hrsg. Juan Haroldo Rodas Estradas, Nuria Salazar Simarro und Jesús Pania-gua Pérez. León: Ediciones el forastero, 2017. 545-565.
- Recio Mir, Álvaro. „¿Qué Indias hay dónde no hay coche? El carruaje como objeto de análisis histórico y artístico en España y en la América virreinal”. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte* 30 (2018): 209-226.
- Rivero Merry, Luis. *Carruajes y guadarneses en Andalucía*. Sevilla: Caja Rural, 1999.
- Roche, Daniel (Dir.). *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle*. Paris: Art équestre de Versailles, 2000.
- Sarabia Viejo, M<sup>a</sup> Justina. „Las mujeres mexicanas en la visión de madame Calderón de la Barca”. *Frasquita Larrea y Aherán. Europeas y españolas entre la ilustración y el romanticismo*. Hrsg. Gloria Espigado Tocino und María José de la Pascua Sánchez. Cádiz: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, 2003. 363-380.
- Saule, Béatrix. *Visite du Musée des Carrosses*. Versailles: Art lys, 1997.
- Illustrierter Katalog der Wagenfabrik von Hermann Lange*, Jauer in Schlesien. Paris-Valencia, 1994.
- Serrera, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid: Dirección general de tráfico, 1993.
- Teixidor, Felipe. „Prólogo”. *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*. Madame Calderón de la Barca. Mexiko: Porrúa, 1984. V-XXIV.
- Uriol Salcedo, José Ignacio. „Las carreteras desde Isabel II a nuestros días”. *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 1997. 245-338.
- Wietelmann Bauer, Beth. „Crossing over: gender and empire in Fanny Calderón de la Barca’s ‘The attaché in Madrid’”. *Hispanic Review* 1 (2011): 43-65.

**Dr. Álvaro Recio Mir**

Universidad de Sevilla, Spanien

alvarorecio@us.es

Übersetzung aus dem Spanischen: Franziska Neff