



Charles Kirsch

Die Carrera de Indias

Cádiz und der spanische Atlantik

Kirsch, Charles: Die Carrera de Indias: Cádiz und der spanische Atlantik, Hamburg, Diplomica Verlag GmbH 2013

Buch-ISBN: 978-3-8428-9700-7

PDF-eBook-ISBN: 978-3-8428-4700-2

Druck/Herstellung: Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2013

Covermotiv: © Chad McDermott – Fotolia.com

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und die Diplomica Verlag GmbH, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Alle Rechte vorbehalten

© Diplomica Verlag GmbH

Hermannstal 119k, 22119 Hamburg

<http://www.diplomica-verlag.de>, Hamburg 2013

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7
I. Die Geburt einer atlantischen Welt	13
I.1. Das Kronmonopol und der Aufbau des spanischen Atlantiks	18
I.1.1. Casa, Consejo und Consulado	25
I.2. Die Carrera de Indias	32
I.3. Edelmetalle und der einsetzende Fernhandel.....	40
II. Der erste Atlantik	53
II.1. Partizipation der Ausländer	58
II.2. Handel und Waren	62
III. Der Niedergang Spaniens im zweiten atlantischen System	67
III.1 Krieg und Märkte	77
III.2. Der spanische Atlantik unter den bourbonischen Reformen.....	87
III.3. Die Desintegration der spanischen Welt	98
IV. Die Carrera de Indias in der Globalgeschichte	103
IV.1. Eine frühneuzeitliche Globalisierung?.....	104
IV.2. Zwischenfazit.....	108
V. Cádiz, emporio del orbe	115
V.1. Stadtgeschichte bis zur frühen Neuzeit	116
V.2. Ein Ausblick auf das frühneuzeitliche Cádiz	120
V.3. Cádiz, Drehscheibe zwischen den Kontinenten	123
V.3.1. Cádiz zu Beginn des Amerikaabenteuers.....	127
V.3.2. Das Trauma von 1596	132
V.3.3. Cádiz vs. Sevilla.....	136
V.4. Cádiz im siglo de oro	141
V.4.1. Die Stadt im Zeitalter der Aufklärung.....	146
V.5. Von der Liberalisierung des Handels zur Constitución de Cádiz ..	156
V.5.1. Cádiz' Eintritt in die Moderne	163
Schlussbemerkungen	173
Quellen- und Literaturnachweis	177
Anhänge	191

Einleitung

In unseren Zeiten globaler Finanz- und Wirtschaftskrisen ist man geneigt, die Vernetzungsprozesse und Interdependenzen zwischen Ländern, Regionen und Kontinenten als ein Phänomen der Gegenwart anzusehen. Es ist sicherlich nicht zu leugnen, dass die technischen und technologischen Entwicklungen und Erfindungen der letzten Jahrzehnte eine noch nie dagewesene weltweite Interaktion verursacht haben. Betrachtet man allerdings die Geschichte der globalen Verflechtungen etwas genauer, wird einem schnell klar, dass in erster Linie die überregionalen Handelsbeziehungen die Menschen schon seit Jahrtausenden miteinander in Kontakt treten ließen. Logischerweise kann man aber erst ab 1492 von wahrhaft globalen Vernetzungsprozessen sprechen, als, mit Ausnahme von Ozeanien, alle Erdteile anfangen, in regelmäßigen Kontakt und Austausch miteinander zu treten. In dieser frühen Neuzeit entstanden zum ersten Mal konstante transkontinentale Beziehungen. Teile Afrikas, Europas und Amerikas gliederten sich zusehends in eine atlantische Welt ein, und nach der *Überwindung des Pazifiks*¹ garantierten die Spanier für alljährliche Handelsverbindungen zwischen Ostasien und Amerika. Somit konnten, wenn auch in begrenztem Ausmaße, zum ersten Mal in der Menschheitsgeschichte erste weltweite Verflechtungsprozesse stattfinden. Aus globalhistorischer Sicht nimmt also Kolumbus' Entdeckungsfahrt zweifellos eine Schlüsselposition ein. Sie stand für den Beginn bis heute andauernder kontinuierlicher Kontakte und Verflechtungen zwischen den Kontinenten. In diesem Sinn kann jeglicher Verdichtungsprozess, der vor 1492 stattgefunden hat, lediglich als präglobale oder archaische Globalisierung definiert werden.²

Die Entdeckung der Amerikas intensivierte den Kontakt der Menschen mit den Meeren. Sie legte den Beweis für die Überwindbarkeit der großen Ozeane vor und ließ infolgedessen die kontinentale Bedeutung Europas schrumpfen. Meere standen

¹ Nach Magellans Südpassage fand Urdaneta, unter der Flottenführung Legazpis stehend, 1564 einen Rückweg über den Pazifik von Cebù nach Mendocino-Acapulco, siehe dazu TREMML, *Frühneuzeitliche Schifffahrt zwischen den Philippinen und Japan*, In: MARBOE/OBENAU (Hg), *Seefahrt und die frühe europäische Expansion*, S. 182.

² FÄSSLER, *Globalisierung. Ein historisches Kompendium*, S. 49-52.

zwar weiterhin für Gefahren, doch bildeten sie nun auch immer mehr Rechts-, Verkehrs- und Wirtschaftsräume.³ Bezüglich der Vernetzung des Atlantiks kommt Europa samt seinen bedeutenden Hafenstädten natürlich eine besondere Rolle zu. Auch wenn die Abkehr von einer eurozentrischen Weltsicht vor allem in einer globalhistorischen Perspektive betont wird, so bleibt es unleugbar, dass die Vernetzung und Vermessung der Welt mit dem relativen Aufstieg des Westens und dessen Erschließung und Eroberung der Neuen Welt einherging.

„Es ist kein eurozentrisches Vorurteil, dass die Globalisierung mit der europäischen Expansion begann.“⁴

Häfen bildeten und bilden die Tore zur Welt und waren die Zentren dieser frühen Globalisierungsprozesse.

Aufgrund des iberischen Monopolstatus bei der Inbesitznahme und Nutzung der unbekanntesten Welten im Westen bildeten deren am Atlantik gelegenen Hafenstädte sowohl Ausgangspunkte wie auch Zielpunkte dieser neuen transkontinentalen Beziehungen und Handelsrouten. Mit der *Conquista* der Amerikas entwickelten sich diese iberischen Hafenstädte damit zu den ersten frühen Zentren einer sich zusehends verflechtenden Welt, in der Menschen, Tiere, Pflanzen, Güter, Edelmetalle, Ideen und Wissen, aber auch Krankheiten und Krieg begannen über Kontinente und Weltmeere zu wandern. Man kann deshalb aus vielerlei Hinsicht behaupten, dass damals aus vielen Welten eine wurde.

Darüber hinaus wurden die Bedeutung und Wichtigkeit von Navigation, Militär und Kommerz durch das neue Gewicht der Meere revolutioniert. Die Silberproduktion schnellte in der frühen Neuzeit in die Höhe, und neue Handelsrouten entstanden und intensivierten sich sowohl im intraeuropäischen und atlantischen als auch im globalen Kontext. Man kann des Weiteren behaupten, dass ab 1492 die Prozesse in Gang gesetzt wurden, die eine Kapitalakkumulation in den Metropolen bewirk-

³ SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika. Zwei alte Welten bilden eine neue atlantische Welt, 1492- 1783*, S. 133.

⁴ GRANDNER/ROTHERMUND/SCHWENTKER (Hg), *Globalisierung und Globalgeschichte*, S. 27.

ten und schlussendlich zu einem bis heute andauernden strukturellen Ungleichgewicht in der Welt geführt haben.⁵

Nach einer kurzen historischen Einführung in die kastilische Atlantikexpansion wird im ersten Kapitel aufzuzeigen sein, wie diese erste atlantische Welt aufgebaut war. Aufgrund des kastilischen Kronmonopols und des daraus entstandenen Transatlantikhandels, gekennzeichnet durch Lizenzvergabe an private Kaufleute und Erhebung von Importsteuern, existierten spezifische rechtliche Grundlagen, die jeglichen Kontakt über den Atlantik streng reglementierten. In diesem Kontext ist es unumgänglich, auf die staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen einzugehen, die als politische, administrative oder kommerzielle Fundamente dieses ersten atlantischen Systems angesehen werden müssen. Der spanische Atlantik hat zweifelsohne für ein Zusammenwachsen oder zumindest eine steigende Interdependenz der Weltregionen gesorgt. Dabei stellt sich die Frage, inwiefern man hier bereits von frühneuzeitlicher Globalisierung sprechen kann. Auch wenn diese Studie keine konkrete Antwort auf dieses Thema bieten kann, wird es darum gehen, den spanischen Atlantik, auch mit Bezug auf diese Globalisierungsdebatte, zu analysieren. Es scheint zumindest eine weitgehende Übereinstimmung darüber zu herrschen, dass die Entstehung des atlantischen und damit auch des internationalen Fernhandels das Zusammenwachsen der Welt entschieden gefördert hat.⁶ Somit ergibt sich, dass die vorliegende Studie ein Hauptaugenmerk auf die Strukturen und Entwicklungen des atlantischen Handels legen wird. Ebenso wird die Bedeutung der amerikanischen Edelmetallproduktion im Kontext eines entstehenden Welthandels unterstrichen werden müssen.

Es sei darauf hingewiesen, dass sich diese Studie ausschließlich mit dem spanischen Atlantik auseinandersetzt; der portugiesische Vorstoß nach Brasilien wird demnach ebenso wenig behandelt werden wie die nordwesteuropäischen Vorstöße im Nordatlantik. Es wird allerdings unumgänglich sein, den relativen Niedergang des spanischen atlantischen Reichs im Kontext der Entstehung des zweiten

⁵ FRANK, *World Accumulation*, S. 31-44.

⁶ GRANDNER/ROTHERMUND/SCHWENTKER (Hg), *Globalisierung und Globalgeschichte*, S. 50.

atlantischen Systems unter den Impulsen Nordwesteuropas zu analysieren. In diesem dritten Kapitel gilt es ebenfalls den Blick auf das 18. Jahrhundert zu richten, als im Kontext der bourbonischen Reformen ein Wiedererstarken des spanischen Atlantiks zu beobachten war.

Um der hier beschriebenen Geburt der atlantischen Welt einen stärkeren Praxisbezug zu verleihen, soll der Versuch unternommen werden, die Situation beziehungsweise die Entwicklung der Stadt Cádiz im atlantischen Raum während der frühen Neuzeit darzustellen, also die Lokalgeschichte dieser Stadt in den Kontext der atlantischen Geschichte zu setzen. Nach Sevilla stellte Cádiz das zweite administrative und kommerzielle Zentrum des spanischen atlantischen Reichs dar. Als Niederlassung wichtiger Institutionen und Schnittpunkt internationaler Handelsrouten sowie inoffizieller und später offizieller Abfahrts- und Zielhafen der *Carrera de Indias* bildete Cádiz nicht nur ein Zentrum der atlantischen Welt, sondern stand sogleich als Vorposten einer zusehends von kapitalistischen Strukturen geprägten Welt. In erster Linie wird hier die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt unter die Lupe genommen werden. Cádiz gehörte in der frühen Neuzeit mit zu den wohlhabendsten Städten Europas und erlebte sein goldenes Zeitalter im 18. Jahrhundert, als es sich endgültig als Dreh und Angelpunkt des spanischen Atlantiks behaupten konnte. Die konstante Zufuhr amerikanischen Silbers machte nicht nur die Krone zu Beginn der frühen Neuzeit zur einflussreichsten Macht in Europa, sie schenkte auch der Stadt eine noch nie dagewesene Epoche des Wohlstands. Durch die Präsenz großer und einflussreicher Kolonien ausländischer Bürger gedieh die Stadt außerdem in einer kosmopolitischen und liberalen Atmosphäre.

Zeitlich gesehen findet diese Studie ihren Schluss mit dem politischen Beginn der Moderne. Nach der teilweisen Liberalisierung des atlantischen Handels konnte sich Cádiz noch eine Zeit lang als eines der bedeutendsten atlantischen Handelszentren und Umschlagplätze halten. Nach der napoleonischen Besetzung der iberischen Halbinsel wurden dann Prozesse in Gang gesetzt, die letztlich im Zusammenbrechen des spanischen Imperiums und der Unabhängigkeit fast sämtlicher amerikanischen Kolonien endeten. Zwar konnte sich die Stadt erfolgreich gegen die napoleonischen Besatzungstruppen verteidigen, doch an die

Opulenz des goldenen 18. Jahrhunderts kam sie nicht mehr heran. Wenn also das Cádiz des 19. Jahrhunderts wirtschaftlich gesehen auf einem absteigenden Ast saß, so erreichte es doch für einige Jahre eine politische und kulturelle Bedeutung größten Ausmaßes. Aufgrund der Besetzung des Landes samt der Thronbesteigung von Napoléons Bruder Jose I. (1808-1813) stieg das uneinnehmbare Cádiz zur Hauptstadt der revolutionären Unabhängigkeitsbewegung auf. Ausgehend von dieser isolierten, jedoch umso kosmopolitischen Insel am äußersten Rand des Landes verbreiteten sich die liberalen Ideen über die neue spanische Nation. Diese prägende politische Vorreiterrolle der Stadt wurde schließlich mit der Ausrufung der liberalen spanischen Verfassung von 1812, der *Constitución de Cádiz*, gebührend gewürdigt.

Was die Literatur betrifft, so gilt es zwischen Kapitel I-IV und Kapitel V zu unterscheiden. Der atlantische Raum und die Globalisierungsprozesse der frühen Neuzeit stellen in der Geschichtswissenschaft viel diskutierte Themen dar. Folglich existiert hier in verschiedenen Sprachräumen eine Fülle an Literatur. Im Kontext der Regionalgeschichte von Cádiz bietet sich natürlich ein anderes Bild an. Obwohl die Stadt eine entscheidende Rolle im Zusammenwachsen einer atlantischen Welt gespielt hat, ist sie in der Geschichtswissenschaft nur selten in das Zentrum des Interesses getreten.

Die Ausnahme bilden in erster Linie die spanischen Historiker, die sich ab den 1970er Jahren vermehrt mit Cádiz und seiner Rolle und Involvierung im spanischen Atlantik auseinandersetzten.

Hervorzuheben sind hierbei die kompletten und sehr detaillierten Werke von Antonio García-Baquero González, der in der Geschichtswissenschaft zweifellos als einer der großen Experten des spanischen Atlantiks beziehungsweise der *Carrera de Indias* angesehen werden muss. Folglich bilden seine Werke zusammen mit Bustos Rodríguez' *Cádiz en el sistema atlántico* auch die wichtigsten Referenzpunkte dieser Studie.

An diesem Punkt muss aber natürlich auch auf die ausgiebigen Rechercharbeiten in Pierre und Huguette Chaunus *Séville et l'Atlantique (1504-1650)* verwiesen werden. Dieses Monumentalwerk bildet, auch gut fünfzig Jahre nach seiner Erscheinung, noch immer eine unersetzbare Quelle bezüglich des spanischen

Atlantiks. Hier gilt es den Blick auf den sechsten Band zu richten, welcher eine statistische Aufzählung sämtlicher relevanter Zahlen rund um die *Carrera de Indias* bietet. Sie bilden, gemeinsam mit García-Baqueros ausführlichen Datensätzen zur *Carrera de Indias* im 18. Jahrhundert (*Cádiz y el Atlántico, 1717-1778, Bd. II*), das Grundgerüst der dargelegten Konjunkturzyklen des spanischen Amerikahandels (Kapitel II und III).

I. Die Geburt einer atlantischen Welt

Als entscheidendes Ereignis jeglicher europäischer Atlantikexpansion müssen zunächst die Niederlagen der Almohaden gegen die katholischen Rückeroberer auf der iberischen Halbinsel im Laufe des 13. Jahrhunderts genannt werden. Mit dem Verlust andalusischer Regionen entlang des Beckens des *Guadalquivir* (Córdoba fiel 1236 an Kastilien/Aragón, Sevilla 1248, Cádiz 1261, Huelva 1262, Tarifa 1292) konnte der nordwesteuropäische Atlantikraum bereits Ende des 13. Jahrhunderts durch die Öffnung der Straße von Gibraltar mit dem Mittelmeer verknüpft werden. Dies führte durch das Aufeinandertreffen von mediterraner und atlantischer Bauweisen unter anderem zu Entwicklungen im europäischen Schiffbau, durch die spätere Atlantiküberquerungen erst ermöglicht wurden.⁷ In den folgenden Jahrhunderten bis zur Entdeckung und Eroberung der Amerikas entwickelten sich über die Meerenge von Gibraltar hinweg Handelsströme zwischen Nord- und Südeuropa, aber auch zwischen Teilen Westafrikas und Süd- und Osteuropas. In einem globalen Kontext lässt sich sagen, dass diese europäischen Handelsbeziehungen in einem größeren afro-eurasischem Kontext stattfanden.⁸

Wie bereits aus der beigefügten Karte ersichtlich ist, befand sich Andalusien an der Kreuzung wichtiger Handels- und Kommunikationsrouten der damaligen westlichen Welt. Es trug seinen großen Vorteil aus seiner geografischen Lage, die es als strategisches Bindeglied zwischen einerseits Nord- und Südeuropa und andererseits Europa und Afrika erscheinen lässt. Nachdem *Al Andalus* in die Hände der christlichen Rückeroberer gefallen war, bildeten seine südlichsten Ausläufer konsequenterweise den Ausgangspunkt für die weitere atlantische Expansion Kastiliens. Ohne näher auf die faszinierende Geschichte dieses südlichsten Teils

⁷ OBENAUS, *Genuesen, Katalanen, Portugiesen. Die Anfänge der europäischen Atlantikexpansion*, In: MARBOE/OBENAUS (Hg), *Seefahrt*, S.95. Dazu Phillips Jr.: „*With the development of the caravel and similar types of ship in the fifteenth century, the Iberian mariners had vessels that could overcome the difficulties of Atlantic navigation. [...] The caravel developed from improvements in ship design in Portugal and Spain, whose shipwrights based some of their innovations on Islamic, Mediterranean, and North Atlantic precedents.*“, PHILLIPS JR., *The Old World Background of Slavery in the Americas*, In: SOLOW (Hg), *Slavery and the Atlantic System*, S. 58.

⁸ Siehe Anhang N°1.

der iberischen Halbinsel eingehen zu können, sei hier nur kurz erwähnt, dass Andalusien (ausgenommen das Emirat Granada) nach der *Reconquista* unter Fernando III. in drei Königreiche, Jaén, Córdoba und Sevilla, aufgeteilt wurde, die in den folgenden Jahrhunderten als Bollwerke an der Grenze mit den maurischen Gebieten dienten. Die Eingliederung dieser drei Herrschaftsgebiete in die Krone Kastiliens bestärkte das feudale und ländliche Wesen der Region, die im Mittelalter starke Urbanisierungsprozesse durchlebte. Es ist interessant zu beobachten, dass die Allokation von Land und Leuten, wie sie später in der Neuen Welt mit dem *encomienda* und *repartimiento* Modell stattfinden sollte, auf dem Verteilungsprinzip basierte, das in Andalusien (und auf den Kanarischen Inseln) angewendet wurde.⁹

Während zu Beginn dieser Aufteilung viele Begünstigte kleinere oder mittlere Grundbesitze besaßen, entwickelte sich das typische, von Latifundien beherrschte Andalusien erst mit der Zeit.

Es setzte in der Tat eine starke Verkaufswelle dieser Besitztümer zugunsten einiger weniger mächtiger Familien, wie die Ponce de León (ab 1440 Grafen, später Herzöge von Arcos), Fernández de Córdoba oder Pérez de Guzmán (der ab 1445 die mächtigen Herzöge von Medina-Sidonia angehörten) ein.¹⁰ Die große kommerzielle Aktivität Andalusiens erklärte sich aber, wie bereits angedeutet, auch aus den Verbindungen zu Westafrika und den Berbern in Nordafrika wegen des Gold- und Sklavenhandels. Sevilla etablierte sich bereits zu dieser Zeit als Organisationszentrum afro-europäischer Handelsströme, während in erster Linie Cádiz und Sanlúcar de Barrameda als Empfangs- oder Abfahrtshäfen dienten, weil viele italienische Galeeren, Nefs oder Karacken den *Guadalquivir* nicht bis nach

⁹ BIRMINGHAM, *Trade and Empire in the Atlantic, 1400-1600*, S. 53.

¹⁰ SANCHEZ MANTERO, *Historia breve de Andalucía*, S. 76-77.

Sevilla hochfahren konnten.¹¹ An diesen Umschlagplätzen wurden dann vor allem andalusisches Getreide, Wein, Olivenöl und Mineralien gegen englische und flämische Textilien gehandelt.¹² Neben einigen Bodenschätzen war und ist die Region Andalusien zuvorderst agrarisch (v.a. Getreideanbau, Wein, Oliven sowie Viehzucht) geprägt. Der *Guadalquivir* muss als ihre Lebensader angesehen werden.¹³ Selbstverständlich nahm auch der Fischfang an den Küsten Andalusiens eine fundamentale Rolle ein.

Die andalusischen Hafenstädte waren also bereits im Mittelalter stark in die existierenden internationalen Handelsnetze eingebunden. Es fällt auf, dass sich bereits zu dieser Zeit die italienischen Kaufleute, Händler und Bankiers sehr aktiv an der Verklammerung des Mittelmeers mit Nordeuropa und der nordwestafrikanischen Atlantikküste beteiligten. Sie füllten das Handelsvakuum, das nach der *Reconquista* mit dem Rückzug der Mauren entstanden war, und verlängerten die klassischen Ost-West -Routen um das Mittelmeer über den Atlantik von Alexandria-Genua-Malaga nach Portsmouth, Dover und Brügge.¹⁴ Noch vor der Entdeckung Amerikas stellten Andalusien und insbesondere die Gegend um Sevilla und Cádiz den Hauptumschlagplatz des genuesischen Textil- und Lebensmittelhandels

¹¹ Dazu Elliott: „*A vigorous commercial community established itself in Seville, including within its ranks influential members of the Andalusian aristocracy who were attracted by the new prospects of mercantile wealth. By the fifteenth century the city of Seville had become an intensely active commercial centre with thriving dockyards – a place where merchants from Spain and the Mediterranean lands would congregate to discuss new projects, form new associations and organize new ventures. It was Europe’s observation post from which to survey North Africa and the broad expanses of the Atlantic Ocean*“, ELLIOTT, *Imperial Spain (1469-1716)*, S. 57.

¹² CARDAILLAC, *L’Espagne des rois catholiques*, S. 31.

¹³ Dazu Mantero: „*La feracidad de parte de su suelo ha hecho de Andalucía una de las regiones más ricas de la Península. Especialmente importantes en este sentido son las tierras de secano del vale del Guadalquivir [...]. Ya desde los tiempos más antiguos, los clásicos se hacían eco de la frondosidad de su vegetación y de la abundancia de sus cosechas. Al mismo tiempo, la existencia de variados metales en su subsuelo, proporcionaron a Andalucía al aliciente necesario para la llegada de elementos que buscaban en sus minas la forma de enriquecerse*“, MANTERO, *Historia breve de Andalucía*, S. 14.

¹⁴ LIEDL, *Die andere Seite der Reconquista: Islamisch Spanien im Wirtschaftsraum des Spätmittelalters*, In: FELDBAUER/LIEDL/MORRISSEY (Hg), *Vom Mittelmeer zum Atlantik: die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion*, S. 117.

dar. Darüber hinaus befand sich auch der Goldhandel in Andalusien zu dieser Zeit bereits teilweise in italienischer Hand.¹⁵

Seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts war eine verstärkte genuesische Zuwanderung nach Andalusien zu beobachten; viele dieser Kaufleute waren als Vertreter größerer Unternehmen mit Sitz im Ausland unterwegs. Neben vielen Genuesen waren es allgemein die Lombarden, die zu dieser Zeit in Andalusien präsent waren, während die Florentiner zwar ebenfalls dort anzutreffen waren, sich aber eher auf Lissabon konzentrierten; die Venezianer behielten ihr Schwergewicht im östlichen Mittelmeer.¹⁶ Während auch die im Spätmittelalter begonnene Kolonisierung der kanarischen Inseln nicht ohne die Finanzierung genuesischer Handelskapitalisten aus Cádiz und Sevilla möglich gewesen wäre, sollte nichtsdestotrotz auch das große Wissen der andalusischen Seefahrer hervorgehoben werden. Es ist vor allem ihnen zu verdanken, dass Kastilien im Verlauf des 15. Jahrhunderts mit dem von den Portugiesen vorgegebenen Tempo hinsichtlich der Atlantikexpansion mithalten konnte. Hierbei gilt es vor allem den Raum Huelva-Sevilla-Cádiz hervorzuheben, der enge Verbindungen zu Schifffahrt, Schiffhandel und Fischfang unterhielt und demnach bereits über wertvolles Wissen verfügte, was Witterungsverhältnisse, Winde und Strömungen im Atlantik anging.¹⁷ Von Andalusien aus starteten ebenfalls zahlreiche Kaperfahrten gegen maurische Schiffe und die Küstengebiete Nordafrikas. Im Allgemeinen kann von engen Verbindungen zwischen Kriegertum und Kaufmannsgeist in der Region gesprochen werden.¹⁸

Als im Vertrag von Alcáçovas 1479 der Disput zwischen den Kronen von Portugal und Kastilien bezüglich der Hoheit über die kanarischen Inseln und noch zu entdeckenden Gebiete beigelegt wurde, waren die Expansionswege der iberischen Monarchien vorgezeichnet. Während die Portugiesen über die afrikanischen Küstengebiete den östlichen Weg zu den Gewürzen des Orients suchten, war den Kastiliern jegliches Ausgreifen nach Süden untersagt worden. Die Herrschaft über

¹⁵ STUDNICKI-GIZBERT, *A Nation upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, S. 74-75.

¹⁶ KELLENBENZ (Hg), *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, S. 270.

¹⁷ GSCHWENDTNER, *Reconquista und Conquista: Kastilien und der Ausgriff nach Amerika*, In: Feldbauer/Liedl/Morrissey (Hg), *Vom Mittelmeer zum Atlantik*, S. 203.

¹⁸ STUDNICKI-GIZBERT, *A Nation upon the Ocean Sea*, S. 6-7.

die Kanaren, die sich die Kastilier im Gegenzug zum portugiesischen Exklusivrecht in Guinea, den Azoren und Madeira gesichert hatten, sollte sich im Nachhinein jedoch als unglaublicher Glücksfall für die Krone herausstellen.¹⁹

„Nach dem Vertrag von Alcáçovas blieb Kastilien nur mehr die Möglichkeit, sein Glück auf einer westlichen Route zu versuchen.“²⁰

In vielerlei Hinsicht kann also das berühmte Jahr 1492 als der logische Schlussstrich einer mittelalterlichen Expansionsgeschichte angesehen werden. Das in Spanien berechtigterweise als *annus mirabilis* verehrte Jahr das mit dem Fall Granadas begann und mit der Entdeckung einer Neuen Welt endete, machte aus Andalusien und den Säulen des Herkules, dem Ende der bekannten Welt, das Zentrum der merkantilen Expansion des Okzidents.

Es war Andalusien wo, dank des Monopols der kastilischen Krone, über drei Jahrhunderte lang jeder legale Kontakt über den Atlantik kanalisiert werden sollte.²¹

Der Vollständigkeit halber muss bezüglich der iberischen Atlantikexpansion ebenfalls auf den Fall Konstantinopels hingewiesen werden. Die Schließung oder Inbesitznahme der alten Orientroute durch die Ottomanen und die damit einhergehende Kontrolle über die Reichtümer, sprich: Gewürze, des Orients, veranlasste die italienischen Kaufleute, sich nach alternativen Investitionsmöglichkeiten umzuschauen, sodass im 15. und 16. Jahrhundert eine starke Verlagerung des Handels Richtung Atlantik stattfand. Ausgehend von den Handelsstützpunkten Sevilla und Cádiz, bildeten in erster Linie die genuesischen Kaufleute wichtige Protagonisten in der maritimen und kommerziellen Expansion der Iberer. Als Kolumbus in den

¹⁹ Dazu Elliott: *„Castille’s occupation of the Canaries was an event of major importance in the history of its overseas expansion. Their geographical position was to make them of exceptional value as an indispensable staging-post on the route to America: all Columbus’s four expeditions put in at the Canary archipelago. But they were also to provide the perfect laboratory for Castile’s colonial experiments, serving as the natural link between the Reconquista in Spain and the conquest of America“*, ELLIOTT, *Imperial Spain*, S. 58.

²⁰ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung. Europa und die Welt seit 1500*, S. 33.

²¹ OLIVA MELGAR, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la Economía andaluza : la oportunidad que nunca existió*, S. 14.

Capitulaciones de Santa Fe vom 17. April 1492 endlich die Zustimmung der Krone erhielt, um einen Westweg nach Indien zu erkunden, ist ihm dies nur durch die Teilfinanzierung seiner Expedition durch italienische, kastilisch-aragonische und oberdeutsche Kaufleute und Bankiers ermöglicht worden.²²

Im Sommer 1492, als viele andalusische Hafenstädte, darunter Cádiz und Sevilla, noch voll mit den Vorbereitungen für den Exodus der maurischen Bevölkerung beschäftigt waren, verließen also unter der Führung Kolumbus' die drei Schiffe, die später in die Geschichte eingehen sollten, den Hafen von Palos. Die meisten Männer an Bord stammten aus Andalusien, dazu kamen ein paar Basken, Portugiesen und Italiener.²³ Es lässt sich sagen, dass nach dem Jahr 1492 der Atlantik zu einem Binnenmeer mutierte, das nunmehr drei Kontinente miteinander verband. Es begann jener Prozess irreversibler Vernetzungen, in dem immer mehr Güter, Nachrichten, Siedler und Sklaven immer schneller über die Kontinente wanderten.

„Der Atlantik wurde zum Jugendzimmer des Weltsystems.“²⁴

I.1. Das Kronmonopol und der Aufbau des spanischen Atlantiks

Insgesamt fünf päpstliche Bullen, darunter die vielzitierte *Inter caetera*, beschäftigten sich 1493 auf Bitten der kastilischen Krone mit der Frage der Besitzrechter über die entdeckten und noch zu entdeckenden Gebiete jenseits des Atlantiks.²⁵ Eine atlantische Demarkationslinie, 100 Meilen westlich der Azoren, wurde darauf-

²² WALTER, *Geschichte der Weltwirtschaft, eine Einführung*, S. 101-102.

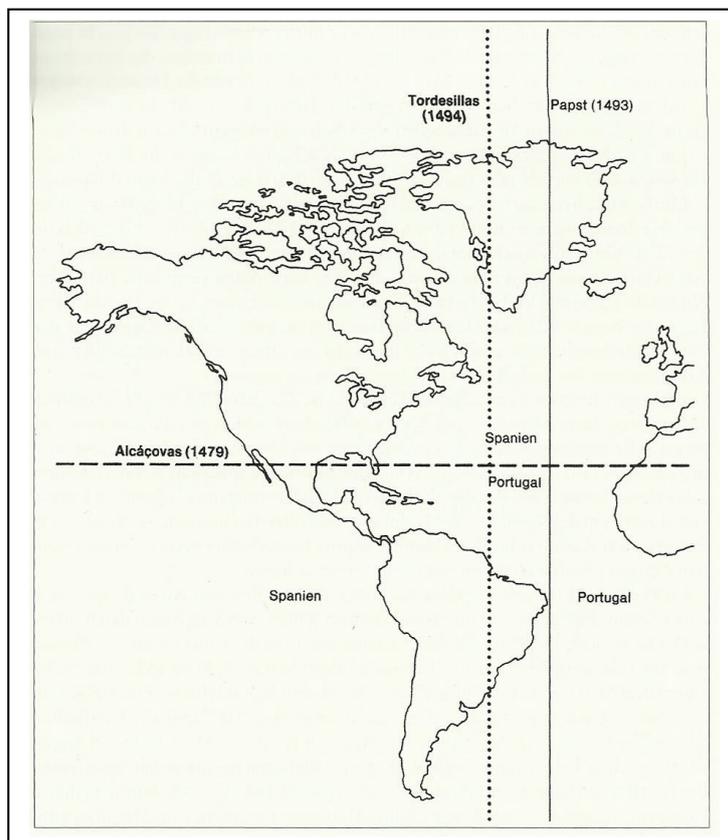
²³ BUTEL, *The Atlantic (translated by Iain Hamilton Grant)*, S. 51.

²⁴ NOLTE, *Der Atlantik, Jugendzimmer des Weltsystems*, In: SCHMIEDER/NOLTE (Hg), *Atlantik, Sozial- und Kulturgeschichte in der Neuzeit*, S. 13.

²⁵ „[...] Und damit ihr, durch unsere Grossmut und apostolische Gnade beschenkt, ein Gebiet für eine solche Aufgabe um so entschlossener annehmt, übereignen wir Euch *motu proprio* – nicht etwa auf Euere Initiative bzw. Anregung von Eurer Seite hin, sondern aus unserer eigenen Grosszügigkeit, Verantwortung und vorab auf Grund aller umfassenden apostolischen Gewalt – alle Inseln und Festländer in westlicher und südlicher Richtung, unabhängig davon ob sie schon bekannt sind oder noch entdeckt werden. Dazu ziehen wir eine Linie vom arktischen zum antarktischen Pol [...]. Diese Linie soll von der Inselgruppe der Azoren 100 Meilen westlich in südlicher Richtung verlaufen“, *Inter caetera divinae* (Ziff. 6), In: RÖNNEFARTH (Hg), *Konferenzen und Verträge (II), 1493-1952*, S. 2.

hin hinsichtlich der Hoheitsgebiete der portugiesischen und kastilischen Kronen festgelegt. Ein Jahr später beschlossen beide Kronen im Vertrag von Tordesillas vom 7. Juni 1494, ihren atlantischen Konflikt ohne Einbindung der Kirche beizulegen.

Dabei wurde eine Verschiebung dieser Grenzlinie (nunmehr 370 Meilen westlich von Kap Verde) beschlossen, die letztendlich dafür sorgte, dass das Gebiet des heutigen Brasiliens unter portugiesische Hoheit fiel.²⁶ Es kann in diesem Kontext nur darüber spekuliert werden, ob, und wenn ja, mit welcher Genauigkeit die portugiesische Krone 1494 bereits Kenntnisse über die Existenz und die Umrisse Südamerikas besaß. Jedenfalls wurde durch die Teilung der Welt im Vertrag von Tordesillas zumindest von offizieller Seite her deutlich, dass, mit Ausnahme Brasiliens, der amerikanische Doppelkontinent unter die Hoheit der kastilischen Krone fallen würde.



Wendt, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 35.

²⁶ HAUSBERGER, *Das Reich, in dem die Sonne nicht unterging*, In: FELDBAUER/LEHNERS (Hg), *Die Welt im 16. Jahrhundert*, S. 348.

Auch wenn diese Aufteilung der Welt (die 1529 im Vertrag von Saragossa auch im Pazifik geklärt wurde) schon von König François I. angefochten und auch von den Engländern nie wirklich akzeptiert wurde, kann diese exklusive Auffassung der Rolle einer Kolonie hier keineswegs als iberisch definiert werden. Es herrschte in der Tat ein europaweiter Konsens bezüglich des exklusiven Nutzens einer Kolonie seitens der Metropole. Man kann in diesem Kontext von einer stillschweigenden Vereinbarung Europas sprechen, was die Entdeckungs-, Prioritäts- und Eroberungsrechte anging.²⁷

Nachdem erste spanische Niederlassungen auf den karibischen Inseln entstanden waren, diente Santo Domingo eine Zeit lang als ersten Brückenkopf Europas in der Neuen Welt, um die Eroberung und Erschließung des Festlandes voranzutreiben. Nach der Eroberung des Aztekenreichs unter der Führung Cortes' in den Jahren 1519-1521 (und der ersten Weltumsegelung unter Fernão de Magalhães) diente Panamá, das 1513 von Vasco Núñez de Balboa durchquert wurde, und wodurch der Pazifik somit „entdeckt“ war, Pizarro und anderen Konquistadoren als Ausgangspunkt für die Eroberung Südamerikas und den Feldzug gegen die Inkas. Nach dem Fall des Inkareichs in den 1530er-Jahren stellte dann wiederum Cuzco die Basis dar, die ein noch tieferes Vordringen der Iberer in den Kontinent ermöglichte. Das Zeitalter der *Conquista* kann mit der Etablierung der Philippinen (so gesehen des westlichsten Außenpostens der Iberer) nach der Erkundung eines Rückwegs von Manila nach Acapulco im Jahr 1571 als abgeschlossen angesehen werden.²⁸ Dabei fällt auf, dass der Weg der *Conquista* einer ständigen Suche nach Edelmetallen geglichen hat. Eroberung und Kolonisation waren bedeutend in Perú und Neuspanien, den wichtigen Zentren des Minenbaus, dagegen war sie relativ schwach ausgeprägt auf den Antillen, in Florida und den Küstengebieten des

²⁷ GARCIA-BAQUERO GONZÁLES, *La Carrera de Indias – Histoire du commerce hispano-américain, XVIe- XVIIIe siècles* (traduit par Bennassar), S. 14.

²⁸ Siehe hierzu HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, In: EDELMAYER/FELDBAUER/WAKOUNIG (Hg), *Globalgeschichte 1450-1620, Anfänge und Perspektiven*, S. 54-55.

Kontinents (die Region des *Rio de la Plata* erlangte für die Spanier erst im 18. Jahrhundert richtig an Bedeutung).²⁹

Obwohl die *Conquistadores* die Basis der kolonialen Herrschaft mit ihren Eroberungszügen legten, wollte die Krone jeglichen Aufbau feudaler Strukturen in Amerika verhindern. Dem absolutistisch geprägten Geist der Zeit entsprechend, sollten *las Indias* zentralistisch und bürokratisch von Madrid aus verwaltet und regiert werden.³⁰ Mit der Konsolidierung ihrer Herrschaft über die Amerikas konnten die Iberer ebenfalls die politischen Machtverhältnisse in Übersee klären. Unter der Krone wurden auf einer zweiten Ebene Vizekönige für Neuspanien (Hauptstadt Mexiko-Stadt) und Perú (Hauptstadt Lima) nominiert, die sich hauptsächlich mit der Verwaltung dieser Vizekönigreiche auseinandersetzten (im 18. Jahrhundert kamen die beiden Vizekönigreiche Neugranada und La Plata mit den jeweiligen Hauptstädten Bogota und Buenos Aires hinzu). Ihnen zur Seite standen die Gouverneure, die in erster Linie die Finanzen dieser Gebiete verwalteten. Dazu kamen die Gerichtspräsidenten der *audiencias* und Generalkapitäne sowie, auf einer niedrigeren Ebene weitere, Beamte im Dienste der Krone in Madrid. Die Krone behielt sich außerdem das Recht vor, die Kirchenämter in Übersee zu besetzen.³¹

Es überrascht nicht, dass unter der damals vorherrschenden Ideologie Kolonien einzig und allein dem Wohle der Metropole dienen sollten. Die später von Liberalen und Unterstützern des *Laissez-faire* als Merkantilismus bezeichnete Epoche der frühen europäischen Neuzeit definierte sich vor allem durch die Annahme, dass einzig das Anhäufen von Edelmetallen den Wohlstand einer Nation

²⁹ GIRARD, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo. Contribución al estudio del comercio extranjero en la España de los Siglos XVI al XVIII* (Prólogo de Antonio García-Baquero González), S. 41.

³⁰ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 37-48.

³¹ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 50.

ausmache. Aus dieser protektionistischen Grundhaltung heraus mussten die europäischen Nationen versuchen eine positive Handelsbilanz zu erzeugen.³²

Handel und Kommerz wurden als ein Null-Summen-Spiel verstanden, in dem der Vorteil oder die Bereicherung einer Nation automatisch eine Verschlechterung in anderen Nationen bewirkte. Der Wohlstand einer Nation hing also eng mit der Konkurrenz und der Schwächung der anderen zusammen.³³ Die logische Schlussfolgerung lautete demnach Importe reduzieren und auf Rohstoffe begrenzen, Exporte steigern und dabei auf Fertig- und Luxusprodukte setzen, um so Gold und Silber in den eigenen Grenzen zu halten und anzuhäufen. Neben wirtschaftlichen Beschlüssen der Regierungen beziehungsweise Kronen Europas bildete Krieg logischerweise die zweite Möglichkeit, um solche merkantilistischen Ziele zu erreichen. Folgerichtig ergab eine Kombination von Gewalt und Handel die Grundhaltung europäischer Nationen in der frühen Neuzeit.³⁴ Es stellte sich schon sehr früh heraus, dass die Krone Kastiliens, im Gegensatz zum portugiesischen *feitoria*-System, den Plan hegte, nicht etwa Handelsniederlassungen, sondern Siedlungskolonien in Übersee zu gründen.³⁵ Man kann aber auch behaupten, dass die Spanier bei ihrer Erkundung der Neuen Welt nur auf ungenügend ausgeprägte

³² Dazu Girard: „*Estas ideas no eran sólo de España, eran compartidas y más o menos admitidas en todo Europa y de la misma forma puestas en práctica. Pero lo que diferenciaba a España de otros países era que en sus territorios España poseía la fuente principal de los metales preciosos. Esto constituía una situación privilegiada, que según sus gobernantes debía asegurarles para siempre el imperio del mundo, lo que les confirmaba sus principios. [...] Se puede decir que la explotación de América estuvo regida por los preocupaciones mineras*“, GIRARD, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz*, S. 40.

³³ BAILY, *Die Geburt der modernen Welt. Eine Globalgeschichte 1780-1914 (Aus dem Englischen von Thomas Bertram und Martin Klaus)*, S. 170.

³⁴ GÖMMEL, *Die Entwicklung der Wirtschaft im Zeitalter des Merkantilismus, 1620-1800*, S. 42. Dazu Landsteiner: „*Weder die innereuropäischen noch die atlantischen Märkte waren in der frühen Neuzeit Konkurrenzmärkte, in denen es vor allem auf das freie Spiel der wirtschaftlichen Kräfte und auf Kostenvorteile angekommen wäre, noch zeichneten sie sich durch einen hohen Grad von wirtschaftlicher Komplementarität aus. Viel entscheidender für die Stellung der einzelnen Staaten war das militärische Kräfteverhältnis zwischen ihnen und ihre Fähigkeit, durch Protektionismus und offene Gewalt die Absatz- und Versorgungsmärkte innerhalb und ausserhalb des eigenen Territoriums zu erobern und zu monopolisieren*“, LANDSTEINER, *Nichts als Karies, Lungenkrebs und Pellagra? Zu den Auswirkungen des Globalisierungsprozesses auf Europa (1500-1800)*, In: EDELMAYER/LANDSTEINER/PIEPER (Hg), *Die Geschichte des europäischen Welt Handels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess*, S. 127.

³⁵ GSCHWENDTNER, *Reconquista und Conquista*, S. 204.

Handelsnetze trafen, sodass ein System wie das der *feitorias*, das ein Einklinken in bestehende Handelsnetze vorsieht, gar nicht möglich war.³⁶ Die Kastilier waren demnach aus einer merkantilistischen Sicht heraus gezwungen, ein komplett neues ökonomisches System in Übersee aufzubauen, wenn sie denn ökonomischen Nutzen aus ihren Kolonien ziehen wollten. Dies war die Grundhaltung, die den Aufbau dieser atlantischen Welt ausmachte. Ohne die Exklusivität der Krone bezüglich des Monopols mit den Amerikas infrage zu stellen, wurde die direkte Initiative zur Herrschaftsvergrößerung, wie bereits unter Kolumbus, mittels *capitulaciones* an Privatunternehmen weitergereicht. Die meisten dieser *capitulaciones* beinhalteten eine Kombination aus Besiedlungs- und Befriedungspolitik.³⁷

Diese Art der Kapitulationen wiederholte sich im gesamten 16. Jahrhundert. Sie verlangten meistens vom Expeditionsführer, verheiratete Männer samt ihren Ehefrauen mitzunehmen, um die Besiedlung und Nutzbarmachung an klar festgelegten Orten zu vereinfachen; auch Bergbauarbeiter und Kirchenmänner gesellten sich meistens zu diesen Expeditionen hinzu. Handelte es sich um Kapitulationen, die neben der Besiedlung ebenfalls Entdeckungs- oder Eroberungszüge vorsahen, so mussten sich zu den bereits genannten Gruppen ebenfalls Soldaten an Bord der Schiffe befinden.³⁸ Fest steht, dass neben Kolumbus bereits 1495 auch anderen die Atlantiküberquerung gestattet wurde. Selbstfinanzierte *viajes de descubrimiento y rescate* stellten private Unternehmungen dar, die im Namen der Krone die Erkundung und Inbesitznahme des unbekanntes Kontinents beschleunigen sollten. Unter diesen ersten Amerikareisenden befand sich auch dessen Namensgeber und späterer *piloto mayor* der *Casa de la Contratación*, Americo Vespucci. Während die persönliche Bereicherung ein legitimes Ziel für die Konquistadoren darstellte, das dazu noch missionarisch justifiziert werden

³⁶ PHILLIPS JR., *The Old World Background of Slavery*, S. 44.

³⁷ Dazu Elliott: „*The purpose of capitulaciones was to reserve certain rights to the Crown in newly conquered territories, while also guaranteeing to the leader of the expedition due mercedes or rewards for his services. [...] In making capitulaciones of this type, the Crown was clearly bargaining away many of its rights, but generally it had no alternative. [...] In these circumstances, the extent to which the Spanish Crown still managed to retain control over newly won territories is remarkable*“, ELLIOTT, *Imperial Spain*, S.59.

³⁸ DEL VAS MINGO, *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, S. 56-57.