



universität
wien

MASTERARBEIT

Cádiz – Zentrum der atlantischen Welt

Die *Carrera de Indias* und die Vernetzungsprozesse der frühen Neuzeit

Verfasser

Charles Kirsch, BA

Angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, im Mai 2012

Studienkennzahl : A066805

Studienrichtung : Globalgeschichte und Global Studies

Betreuer: ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Friedrich Edelmayer

Vorwort

Diese Arbeit wäre ohne die Unterstützung einiger Menschen nicht möglich gewesen. Mein herzlicher Dank gilt daher allen, die an dieser Arbeit und ihrem Gelingen, wissentlich oder unwissentlich, beteiligt waren.

Mein Dank gilt zuallererst meinen Eltern für deren Geduld und finanzielle Hilfe. Sie ermöglichten mir erst ein Studium der Geschichte, zuerst in Luxemburg, dann in Innsbruck und Wien.

Auch guten Freunden bin ich dankbar für deren Hilfsbereitschaft und konstruktive Kritik. Sie halfen mir über die schwierigeren Phasen während des Schreibens hinweg und wiesen mich auf einige Verbesserungsmöglichkeiten hin.

An dieser Stelle möchte ich mich aber speziell bei Antonia für ihre sehr genauen und wichtigen Korrekturen, bedanken.

Mein Dank richtet sich auch an die Mitarbeiter der verschiedenen Institutsbibliotheken der Universität Sevilla, für ihr Zuvorkommen und ständige Hilfsbereitschaft. Sie unterstützten mich in meiner Literatursuche und weiteren Recherche.

Ausdrücklich bedanken, möchte ich mich bei meinem Masterarbeitsbetreuer ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Friedrich Edelmayer. In seinen anregenden Seminaren wurde mein Interesse am spanischen Atlantik geweckt, und in den Gesprächen mit ihm nahm diese Arbeit ihre Konturen an.

Des Weiteren will ich auch Prof. Dr. Jean-Paul Lehnern meinen Dank aussprechen. Mit viel Energie hat er dafür gesorgt, das Studium der Globalgeschichte an der Universität Luxemburg zu etablieren. In seinen Kursen offenbarte sich mein Interesse an der Globalgeschichte. Ich verdanke es auch ihm, dass ich mich dazu entschloß, diesem Interesse durch ein Masterstudium der Globalgeschichte in der Universität Wien auf den Grund zu gehen. Ich habe diese Entscheidung zu keinem Zeitpunkt bereut, und im Rahmen eines äußerst interessanten Studiengangs wurde ich mit wichtigen Erkenntnissen und neuen Perspektiven konfrontiert. Mein Dank gilt also nicht zuletzt auch den zahlreichen Professoren, Lehrenden und Mitarbeitern des historischen Instituts und des Masters in Globalgeschichte und *global studies*.

Inhaltsverzeichnis	
Einleitung	2
I. Die Geburt einer atlantischen Welt	6
I.1. Das Kronmonopol und der Aufbau des spanischen Atlantik	9
I.1.1. <i>Casa, Consejo</i> und <i>Consulado</i>	14
I.2. Die <i>Carrera de Indias</i>	18
I.3. Edelmetalle und der einsetzende Fernhandel	23
II. Der erste Atlantik	31
II.1. Die Partizipation der Ausländer	35
II.2. Der Warenhandel	37
III. Der Niedergang Spaniens im zweiten atlantischen System	40
III.1. Krieg und Märkte	47
III.2. Der spanische Atlantik unter den bourbonischen Reformen	54
III.3. Die Desintegration des spanischen Reichs	61
IV. <i>Die Carrera de Indias</i> in der Globalgeschichte	63
IV.1. Eine frühneuzeitliche Globalisierung?	64
IV.2. Zwischenfazit	67
V. Cádiz, <i>emporio del orbe</i>	71
V.1. Stadtgeschichte bis zur frühen Neuzeit	72
V.2. Ein Ausblick ins frühneuzeitliche Cádiz	75
V.3. Cádiz, Drehscheibe zwischen den Kontinenten	77
V.3.1. Cádiz zu Beginn des Amerikaabenteuers	80
V.3.2. Das Trauma von 1596	83
V.3.3. Cádiz vs. Sevilla	86
V.4. Cádiz im <i>siglo de oro</i>	89
V.4.1. Die Stadt im Zeitalter der Aufklärung	92
V.5. Von der Liberalisierung des Handels zur <i>Constitución de Cádiz</i>	99
V.5.1. Cádiz' Eintritt in die Moderne	103
Schlussbemerkungen und Fazit	109
Quellen- und Literaturnachweis	112
Anhänge	120

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 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.

¹ Nach Magellans Südpassage fand Urdaneta, unter der Flottenführung Legazpis stehend, 1564 einen Rückweg über den Pazifik von Cebù nach Mendocino-Acapulco, siehe dazu TREMMEL, *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.

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.

Aufgrund des iberischen Monopolstatus bei der Inbesitznahme und Nutzung der unbekannteren 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 bewirkten 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 Arbeit keinesfalls eine 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 Arbeit 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 Arbeit 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 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.

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

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

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 Arbeit 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 amerikanischer 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 Arbeit.

An diesem Punkt muss aber natürlich auch auf die ausgiebigen Recherchearbeiten 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 beigelegten 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 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.

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.

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

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 Abfahrtschiffe dienten, weil viele italienische Galeeren, Nefs oder Karacken den *Guadalquivir* nicht bis nach 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 dar. Darüber hinaus befand sich auch der Goldhandel in Andalusien zu dieser Zeit bereits teilweise in italienischer Hand.¹⁵

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

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 el 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.

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.

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 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.

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.

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.

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 *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-aronische 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 daraufhin 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.

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

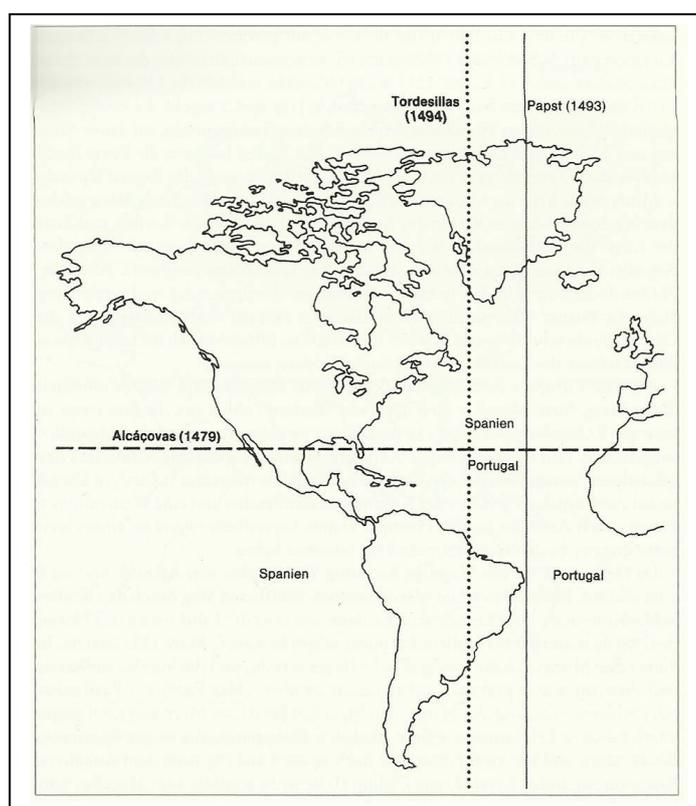
²² WALTER, *Geschichte der Weltwirtschaft, eine Einführung*, S. 101-102.

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.

Dabei wurde eine Verschiebung dieser Grenzlinie (nunmehr 370 Meilen westlich von Kap Verde) beschlossen, die letztendlich dafür sorgte, dass das Gebiet des heutigen Brasilien 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 Umrise 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.

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

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

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

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 Kontinents (die Region des *Río 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 ausmache. Aus dieser protektionistischen Grundhaltung heraus mussten die europäischen Nationen versuchen eine positive Handelsbilanz zu erzeugen.³²

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

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.

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.*“

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 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

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 Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess*, S. 127.

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

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.

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*, Amerigo Vespucci. Während die persönliche Bereicherung ein legitimes Ziel für die Konquistadoren darstellte, das dazu noch missionarisch justifiziert werden konnte, so waren doch die Anfangsjahre nach der Entdeckung vor allem durch das organisatorische Versagen Kolumbus' in der Karibik gezeichnet. Die Krone entschloss sich deshalb bereits 1499, den Gouverneur und Vizekönig Kolumbus abzuberufen und den Kronbeamten Francisco Bobadilla als neuen Gouverneur nach Hispaniola zu schicken; dieser wurde wiederum wenig später durch Nicolás de Ovando ersetzt.³⁹

Um die Kolonien also so aufzubauen und auszurichten, dass sie einzig den Wohlstand des Mutterlandes erhöhten, mussten sie als unselbstständige Gebilde existieren und als Absatzmärkte für deren Produkte dienen.

*„Verwaltung, Wirtschaft und Handel musste aufs Mutterland fixiert sein. [...] Die Kolonien sollten allein mit dem jeweiligen Mutterland im Austausch stehen, koloniale Rohstoffe produzieren und mütterländische Waren abnehmen, zu deren Schutz koloniale Produktionen unterdrückt wurden. [...] Von den Kolonisten wurde erwartet, dass sie sich widerspruchslos auf ein System einließen, das sie in Abhängigkeit und Unterordnung unter geographisch weit entfernte Kräfte hielt. [...] Recht, Sprache, Religionen, Kulturen und emotionale Beziehungen halfen bei dem Ausbau der transatlantischen nationalen Systeme.“*⁴⁰

Es bleibt unklar, wie schnell das exklusive Kronmonopol ausgedehnt wurde. Die Eroberung und Nutzbarmachung eines riesigen Doppelkontinents konnten nicht mit den Mitteln der kastilischen Krone bewerkstelligt werden. Es wurde in dieser Anfangszeit sicherlich viel mittels *capitulaciones* geregelt, in denen sich die Krone die Hälfte, ein Viertel oder ein Fünftel der Gewinne zusicherte.⁴¹

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

³⁹ Dazu Marboe: „Am 3. September 1501 wurde Nicolás de Ovando [...] zum Statthalter aller spanischer Niederlassungen in Westindien ernannt [...] – und am 13. Februar 1502 brach in Sanlúcar de Barrameda [...] die bis dahin grösste Flotte Richtung Karibik aus. Sie umfasste rund 30 Schiffe mit insgesamt rund 2500 Siedlern, Handwerkern, Klerikern und Soldaten [...]. Sie stand unter dem nautischen Kommando des Antonio Torres [...], dieser darf – in Verbindung mit Nicolás de Ovando – als Bindeglied zwischen dem alten und neuen Nukleus von Seilschaften [...] betrachtet werden, die die nahe und mittlere Zukunft der spanischen Expansion in der Neuen Welt bestimmen sollten“, MARBOE, *Das Schiff als Träger der spanischen Expansion*, In: MARBOE/OBENAU (Hg), *Seefahrt und die frühe europäische Expansion*, S. 133.

⁴⁰ SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika*, S. 174.

⁴¹ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 18.

In diesem Kontext ist es jedoch schwer vorstellbar, dass eine effektive Kontrolle des Kronmonopols bezüglich Reisen in die Neue Welt durchsetzbar war.⁴² Es steht jedoch fest, dass die Anfangsjahre des 16. Jahrhunderts die weitere Geschichte des atlantischen Raums entscheidend geprägt haben. In Kastilien wurden mit der *Casa de la Contratación de Indias* 1503 in Sevilla und 1524 dem *Real y Supremo Consejo de Indias* zwei Zentralbehörden gegründet, die im Namen der Krone über die Jurisdiktion, Administration, Handels-, Migrations- und Wirtschaftspolitik der Kolonien entschieden. Als dritte fundamentale Institution im spanischen Atlantik gilt der 1543 ebenfalls in Sevilla gegründete *Consulado de Mercaderes* (beziehungsweise *Universidad de Mercaderes* und später *Consulado de Cargadores*).

I.1.1. *Casa, Consejo und Consulado*

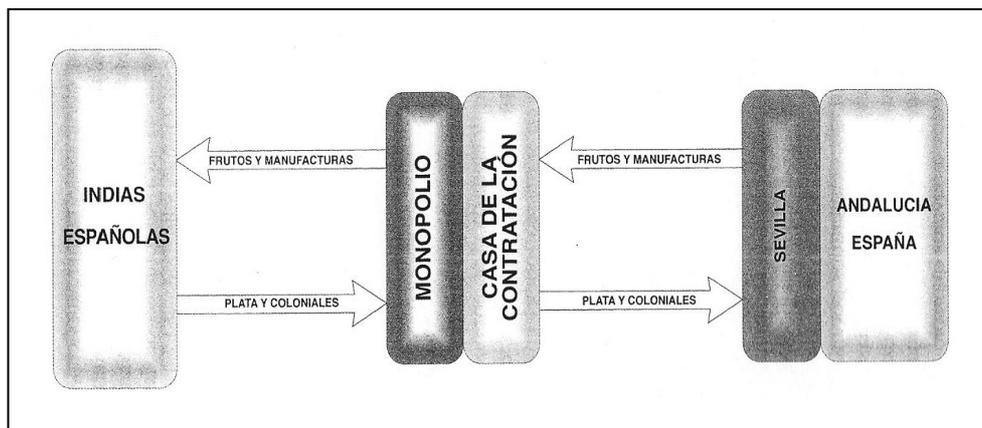
Es wurde bereits auf die besondere Position Andalusiens im mediterranen und atlantischen Raum während des Mittelalters aufmerksam gemacht. Mit dem Beginn der frühen Neuzeit rückte die Region als Tür zu den Amerikas endgültig ins Rampenlicht der Weltbühne. Aufgrund der geografischen Gegebenheiten verfügten die andalusischen Häfen über unübertreffbare Vorteile, um konstante und systematische Kommunikation mit der Neuen Welt zu garantieren. Wichtiger jedoch als diese natürlichen Umstände (Lage, Winde und Strömungen betreffend) war die Entscheidung der Krone, die *Casa de la Contratación de las Indias Occidentales* in Sevilla zu etablieren und ihr die Verwaltung des Handelsmonopols mit Amerika zu gewähren. Diese Monopolvergabe an Sevilla diente in erster Linie dazu, dass lediglich die Metropole in den Besitz der Reichtümer Amerikas kommen sollte. Sevilla stellte dabei mit seinem 80 km flussaufwärts gelegenen Binnenhafen die perfekte Infrastruktur um den Verkehr an Gütern und Menschen über den Atlantik zu zentralisieren, zu sichern und zu kontrollieren. Auch das Einmischen oder Einklinken ausländischer Elemente konnte wirkungsvoller verhindert, und Angriffe könnten besser verteidigt werden.⁴³

Xenophobie und Zentralisationsdrang determinierten das Monopol; Ausländer wurden im hispanoamerikanischen System in der Tat immer als Bedrohung angesehen. Lediglich unter Karl V. war 1525 kurzweilig eine Öffnung den Ausländern gegenüber auszumachen.

⁴² Nachdem bereits sehr früh die *viajes de descubrimiento* eingesetzt wurden, war nach Otte seit 1500 keine zuverlässige Kontrolle des Monopols mehr durchsetzbar, woraufhin die Krone den Handel für Kastilier gegen die Bezahlung eines *almojarifazgo* freigab, siehe hierzu OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten, Räten, Reedern und Piraten, Hintermännern und Strohmännern: Aufsätze zur atlantischen Expansion Spaniens*, hrsg. v. Günter Vollmer und Horst Pietschmann, S. 242. Nach Marboe existierte seit der Entdeckung Amerikas zehn Jahre lang mehr oder weniger Freihandel auf dem Atlantik, siehe hierzu MARBOE, *Das Schiff als Träger der spanischen Expansion in Amerika* S. 135.

⁴³ SANCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 87-88. Vgl. dazu Lynch: „*Las disposiciones de 1495 y 1503 no hacían sino registrar hechos existentes. [...] La elección de los puertos dependía, originalmente, de la iniciativa privada, y Colón eligió Cádiz y Sevilla. Todas las expediciones que se organizaron entre 1492 y 1510 partieron desde Andalucía. En otras palabras, fueron los expertos de la época los que eligieron Andalucía [...]. En favor de Sevilla jugaba un factor decisivo, que ya era un centro comercial, de finanzas y de la administración y, por tanto, tenía el personal y los organismos a través de los cuales el Estado podía controlar las nuevas empresas, utilizando Cádiz y Sanlúcar como puertos en la costa atlántica. Por tanto, no se pretendió conceder un monopolio a un solo puerto sino a una serie de ellos y a toda una región, de la que Sevilla era su capital interior*“, LYNCH, *Los Austrias, 1516-1700 (Traducción castellana de Juan Faci)*, S. 202.

Doch selbst die, die das Recht hatten, von Sevilla aus am Amerikahandel teilzunehmen (anfänglich war dies lediglich Kastiliern erlaubt, später allen Spaniern und ab 1620 auch den als Spanier angesehenen Kindern ausländischer Mitbürger die seit mindestens zehn Jahren im Land lebten), benötigten von der *Casa* oder vom König ausgestellte Lizenzen.⁴⁴ Dieses 1503 gegründete Handelshaus diente zunächst vor allem zur Zentralisierung jeglicher Importe und Exporte der Amerikas sowie deren Weitervertrieb an Händler und Kaufleute. Es kümmerte sich in dieser Hinsicht um Lagerung, Verkauf und Handel der Versorgungsgüter, Waren und Ausrüstung der Schiffe für die und aus der Neuen Welt.



Melgar, *El monopolio de Indias en el siglo XVII*, S. 22.

Die *Casa* sah sich jedoch schon sehr früh gezwungen, weitere Funktionen auszuüben und mit der Organisation der Flotten auch administrative sowie rechtssprechende Aufgaben zu übernehmen. Mit dem Beschluss von 1511 sollte sich die *Casa* in zwei Kammern teilen: einerseits die *Sala de Gobierno* und andererseits eine *Sala de Justicia*, ein Gericht, dessen Jurisdiktion sowohl für das Zivil- als auch für das Strafrecht Anwendung fand. Die *Casa* war demnach für die Rechtssprechung in Navigations- und Handelskonflikten zuständig, die im Zusammenhang mit dem Handel mit den Kolonien standen. In dem 200 Artikel umfassenden Beschluss von 1552 wurde endgültig geklärt, dass sich dieses Handelshaus mit der Regulierung und Fiskalisierung der Menschen, Schiffe und Waren zu befassen hatte. Sie sollte die Emigration in die Neue Welt überwachen und für die Sicherung und Verteidigung der Carreraroute sorgen. Anders ausgedrückt, überwachte die *Casa* die Einhaltung sämtlicher Gesetze, die mit dem transatlantischen Schiffsverkehr zu tun hatten. In diesem Sinn wurde sie zum eigentlichen Schlüssel der Neuen Welt: Sie schlug der Krone vor, etwas zur Entwicklung und Verbesserung des Handels beziehungsweise zu den Verbindungen zur Neuen Welt zu unternehmen.⁴⁵

Während sie anfänglich aus drei Säulen, einem *factor*, einem *contador* und einem *tesorero*, bestand, wurde mit der voranschreitenden Eroberung und Kolonisierung der Amerikas schnell ersichtlich, dass sie weitere Aufgaben übernehmen müsse. Die Krone entschied bereits 1508, diese drei Funktionen der *Casa* mit einem *piloto mayor*, einem *cartographo*, einem *cosmographo*, *visitadores de naos* sowie *fiscales* zu ergänzen.

⁴⁴ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 19-22.

⁴⁵ Ebenda, S. 45-50.

1557 schließlich wurde ihr ein *Presidente de la Contratación*, der durch die Krone nominiert wurde, an die Spitze gesetzt. Neben der Kontrolle des Monopols bezüglich des transatlantischen Schiffsverkehrs der in den Jahren 1510-1552 kontinuierlich durch königliche Ordonanzen gefestigt und institutionalisiert wurde, erhielt die *Casa* also mit der Zeit weitere Kompetenzen.⁴⁶ Sie übte wissenschaftliche und technische Kontrollen über die Flotten aus, beschäftigte sich mit der Herstellung von Karten, dem Sammeln geografischer Informationen und der Vorbereitung von *pilotos* auf die Atlantikpassage. Dazu kamen die Gerichtsfunktionen, Zollfunktionen und Kontrolle des Handels, die Ausstellung von Genehmigungen, die Warenkontrolle (Erstellung der *registros*) und das Eintreiben des *almojarifazgo de Indias*. Aufgrund all dieser Attributionen, samt dem dafür benötigten Kapital an Menschen und Wissen, lässt sich behaupten, dass die *Casa de la Contratación* und mit ihr Sevilla zum wissenschaftlichen Zentrum des Europas des 16. Jahrhunderts wurde.⁴⁷

Die Gründung der *Casa* ermöglichte der Stadt Sevilla eine administrative und navigatorische Kontrolle des Schiffverkehrs und beförderte sie quasi zum Zentrum des spanischen Weltreichs, auch wenn mit dem *Consejo de Indias* die administrative und politische Kontrolle der Kolonien meistens von Madrid aus getätigt wurde. Es durfte kein Schiff für Amerika ablegen, ohne vorher eine Lizenz der *Casa* (gegebenenfalls des *Consejo de Indias* im Namen der Krone) erhalten zu haben. Diese wurde dem Verantwortlichen nach Inspektion der Schiffe, der Menschen an Bord sowie deren Ladung übergeben. Es war erforderlich, dass sämtliche mitgeführten Waren in den *registros* deklariert wurden. Tatsächlich war es schon zu Kolumbus' zweiter Reise Usus, jede Person und jede transportierte Ware registrieren zu lassen, um Schmuggel zu verhindern und Steuern (*almojarifazgo de Indias* und *avería*) erheben zu können. In den dem transatlantischen Schiffsverkehr geöffneten amerikanischen Häfen waren Formalitäten und Prozeduren theoretisch identisch, jedoch standen sie seit jeher für eine etwas laxere Durchführung der Kontrollen.⁴⁸

Der bereits erwähnte *consejo de Indias* oder Indienrat wurde 1524 gegründet und tagte dort, wo gerade die Krone verweilte. Zu Beginn der *Conquista* liefen noch alle Aktivitäten die Amerikas betreffend über eine einzelne Person, den Kleriker Juan Rodríguez de Fonseca. Während ab 1503 die *Casa* die kommerziellen Aspekte regelte, blieb Fonseca bis zu seinem Tod 1524 verantwortlich für sämtliche Entscheidungen, die bezüglich der Kolonisation Amerikas getroffen werden mussten.⁴⁹ Obwohl die Vorstellung der Organisation der Kolonisation eines Doppelkontinents in den Händen einer einzigen Person unverständlich erscheinen mag, dauerte es also drei Jahrzehnte, bis mit dem Indienrat (ein Präsident mit acht Beratern) ein spezielles Gremium gegründet wurde, das sich mit der Politik in Übersee beschäftigte.

⁴⁶ Dazu Ramírez Rueda: „*La Casa de la Contratación recibirá numerosas competencias a lo largo del siglo XVI en cuanto a la organización del embarque de bienes y personas en los barcos que realizan la travesía atlántica. Desde sus inicios participó en la organización de la navegación atlántica en labores de control, regulación y gestión de la navegación multiplicando los medios de intervención en el monopolio comercial, confirmandos por la Corona en las Ordenanzas otorgadas a la Casa en 1503, 1510, 1531 y 1552. El crecimiento del aparato burocrático estaba destinado a cubrir todas las necesidades de regulación y fiscalización del tráfico mercantil y de pasajeros a Indias*“, RAMÍREZ RUEDA, *Negocio y intercambio cultural: El comercio de libros con América en la Carrera de Indias (siglo XVII)*, S. 31.

⁴⁷ OLIVA MELGAR, *El Monopolio de Indias*, S. 16-17.

⁴⁸ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 30-31.

⁴⁹ ELLIOTT, *Imperial Spain*, S. 174.

Es besaß höchste Entscheidungsgewalt, was administrative, gerichtliche und ekklesiastische Entscheidungen anging, und kann als Pendant zum Kastilienrat verstanden werden. Der *Consejo* bildete dabei das Bindeglied einer transatlantischen Verwaltungsbehörde, indem sie in direkter Kommunikation zur Krone einerseits und zu den Vizekönigen und *audiencias* andererseits stand.⁵⁰

Da sich dieses Kapitel in erster Linie mit dem Aufbau und der Vernetzung einer atlantischen Welt beschäftigt, gilt es, das Hauptaugenmerk auf die wirtschaftlichen Dimensionen des Atlantiks zu richten. Es waren vor allem Handel und Reisende (*hombres en mar* und *hombres de mar*), die in der Praxis eine atlantische Welt aufbauten, weniger die Bürokraten in Madrid. Der *Consejo* stellte zwar das höchste politische Gremium die Politik der Amerikas betreffend dar, doch durch die Gründung der *Casa* stellte Sevilla beziehungsweise Andalusien den eigentlichen Kern dieser frühen atlantischen Welt. Sowohl *Casa* als auch der etwas später gegründete *Consulado* müssen als die zwei essenziellen Institutionen in der Koordination, der Planung und der Kontrolle des Monopols genannt werden. Bis zu deren Auflösung bildeten sie die Fundamente des spanischen Monopols und die wichtigsten Organe in der Regulation und Steuerung des transatlantischen Verkehrs. In diesem Kontext kann der *Consejo* nicht als ein Richtorgan des Schiffverkehrs angesehen werden, sondern ist verantwortlich für die allgemeine Amerikapolitik, die nicht in das konkrete Muster dieser Arbeit passt.⁵¹

Neben die *Casa* gesellte sich also noch das *Consulado de mercaderes* mit Sitz in Sevilla, das ebenfalls eine fundamental wichtige Rolle in den transatlantischen Handelsbeziehungen einnahm und sich stark an der Verteidigung des Sevillaner Monopols beteiligte. Nachdem die Krone den transatlantischen Schiffsverkehr über die *Casa* geregelt sah, waren auch die Händler schnell an einer Organisationsform interessiert, die ihre Interessen darin wahren und verteidigen konnte, an einer Handelskammer, in der sie sich treffen konnten, um über Handelspraktiken und Strategien zu beraten, im Allgemeinen sich zu verständigen. Diese *Universidad de los cargadores de Indias*, eine private Korporation von Händlern, durfte nach einem ersten Scheitern laut der *real provision* vom 23.08.1543 gegründet werden. Dem mittelalterlichen Modell des *Consulado* der Kaufleute von Burgos folgend, besaß diese Institution den Doppelcharakter einer merkantilen Organisation und eines Handelsgerichts. Sie stellte eine Korporation aller interessierten Händler des Amerikahandels und dazu ein spezialisiertes privates Gericht, zuständig für die Streitigkeiten bezüglich Handelsaktivitäten unter seinen Mitgliedern, dar. Es ging dem *Consulado* demnach um die Verteidigung der Rechte der Carrerahändler gegenüber der Krone und dem fremden Eindringen in ihre Amerikageschäfte. Das *Consulado* war ebenfalls für Versicherungskonflikte und Fragen, die mit dem Bankrott von Unternehmen zusammenhingen, zuständig. Diese rein private Organisation schaffte es mit den Jahren, einen immer größeren Einfluss auf den transatlantischen Schiffsverkehr zu gewinnen, und übernahm immer mehr Funktionen, die ursprünglich die *Casa de la Contratación* innehatte. Ab der Mitte des 17. Jahrhunderts konnte das *Consulado* als das eigentliche Kontrollglied bezüglich Handel und der *Carrera de Indias* angesehen werden. Es verwaltete das Monopol samt seinen Einnahmen. Das private Gericht des *Consulados*, das von einem Konsul für Handelsdispute angeführt wurde, ersetzte dann auch immer stärker das eigentlich zuständige Gericht der *Casa de la Contratación*, das sich zusehends damit begnügte, die Urteile des Ersteren zu bestätigen.

⁵⁰ ELLIOTT, *Imperial Spain*, S. 177.

⁵¹ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 45.

Schlussendlich sei ebenfalls erwähnt, dass diese mächtige Unternehmerorganisation im Laufe der Zeit zum wichtigen Finanzier der Krone wurde und infolgedessen seine Kompetenzen kontinuierlich steigern konnte. Das *Consulado* repräsentierte die finanziell kräftigste Gruppe des Landes, und so ist es wenig überraschend, dass die ständig von Geldsorgen geplagte Krone des Öfteren auf Darlehen und Gaben dieser *comerciantes* zurückgriff oder ihnen wegen außerordentlicher Dienste Geld abverlangte.⁵² Mit den ersten *ordonanzas* von 1556 bis zu jenen von 1790 sicherte sich das *Consulado* unter anderem erheblichen Einfluss bei Unternehmensgründungen, bei der Festsetzung der Flottenvolumen sowie der Aufteilung der Ladungen zwischen Sevilla und Cádiz, also dem Warentransport, bei der Preissetzung der Waren in *las Indias*, bei Naturalisationen und vielem mehr.⁵³ Im 18. Jahrhundert erhielt das *Consulado* (dann mit Sitz in Cádiz) weitgehenden Einfluss bei der Aufnahme von Händlern in den Amerikahandel. Die überwältigende Mehrheit der Entscheidungen oder Beschlüsse des *Consulado* wurden von *Casa* und *Consejo* übernommen oder bestätigt.⁵⁴

Nachdem nun bereits mehrmals über den transatlantischen Schiffsverkehr geschrieben wurde, gilt es im folgenden Teil auf die Essenz dessen einzugehen, was den spanischen Atlantik ausmachte. Letztlich war nämlich auch das *Consulado* für die Entstehung eines Flottensystems mitverantwortlich, das den Handel über den Atlantik regeln sollte. Kapitel I.2. wird die Grundzüge dessen präsentieren, was für circa drei Jahrhunderte für den Handel zwischen Spanien und Hispanoamerika stand: die *Carrera de Indias*.

I.2. Die *Carrera de Indias*

Es lässt sich behaupten, dass der Merkantilismus oder Bullionismus die treibende Ideologie hinter der Beziehung der Iberer mit ihren Kolonien gewesen ist. Die Kolonien dienten dazu, das Mutterland zu bereichern, Rohstoffe sollten von der Neuen Welt in die iberische Halbinsel fließen. Umgekehrt sollte Lateinamerika als Absatzmarkt für Gewerbeprodukte und industrielle Fertigprodukte dienen.⁵⁵ Es stellte sich demnach für die Kastilier die Frage, wie genau die Überseeterritorien gewinnbringend und im Dienste der Krone genutzt und mit Spanien verbunden werden sollten. Darüber hinaus galt es unter größter Sorgfalt die Schätze der Neuen Welt zu schützen und zu verhindern, dass sie in die Hände von Ausländern gelangten. Neben der Primärsorge um die Wahrung der Edelmetalle ergab sich aus dem kastilischen Monopolanspruch ebenfalls die Notwendigkeit, religiös und politisch Andersdenkende sowie Ausländer aus Amerika fernzuhalten, die Lieferung von Waffen, subversiven Büchern und weiteren unerwünschten Gegenständen zu verhindern.⁵⁶ Die Krone stand demnach unter anderem auch vor dem praktischen Problem, wie man Routen von tausenden Kilometern offenen Atlantiks und die des karibischen Binnenmeeres erfolgreich gegen Piraten, Freibeuter und die Gegner Kastiliens verteidigen sollte. Tatsächlich sollen bereits zu Beginn des 16. Jahrhunderts, um das Jahr 1505, erste französische Schiffe in der Karibik gesichtet worden sein.⁵⁷

⁵² GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 58-60.

⁵³ MELGAR, *El monopolio de Indias*, S. 18-19.

⁵⁴ RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz: matrícula de comerciantes, 1730-1823*, S. 20.

⁵⁵ FISHER/PIETSCHMANN, *Wirtschaft, Handel, Geldwesen, Fiskus und Verkehr*, In: BERNECKER [e.a.], *Handbuch der Geschichte Lateinamerikas*, S. 408.

⁵⁶ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 17.

⁵⁷ MARX, *Pirates and Privateers*, S. 33.

Zweifelsfrei lässt sich dann einige Jahre darauf ausländische Präsenz in der Karibik nachweisen, weil bereits 1514 Order an den Gouverneur von Panamá gegeben wurde, Franzosen, die in den westindischen Inseln verkehrten, anzugreifen und zu bestrafen.⁵⁸ Die Iberer verspürten infolgedessen schon sehr früh das Bedürfnis, ihre Schätze zu schützen und die anfänglich noch frei und isoliert segelnden Handelsschiffe besser gegen Angriffe zu wappnen. So wurde 1526 der Befehl erlassen, dass die Andalusien ansteuernden Schiffe bewaffnet sein müssten und versuchen sollten, sich in Santo Domingo zu gruppieren. Ähnliche Verfahren sollten auch für die Hinfahrt Anwendung finden. Doch diese anfänglich spärlich bewaffneten Schiffe konnten sich im Ernstfall nicht wirklich gegen Angriffe schützen. 1537 wurde dann eine königliche Kriegsflotte Richtung Amerika geschickt mit dem Auftrag, den Transport der amerikanischen Exporte in Form eines Flottensystems zu garantieren und zu schützen. Auf Bitten der Händler des *Consulado* in Sevilla wurde dieses System der begleitenden Kriegsschiffe, der Galeonen, ab 1543 zum Usus. Das Flottensystem galt dann mit dem königlichen Beschluss vom 16. Juli 1561 als endgültig etabliert.⁵⁹

Es wurden fixe Segelperioden festgelegt, nach denen die aus Neuspanien kommenden Schiffe Sevilla im Juni verlassen sollten, um Anfang Juli, von den Kanaren aus, Richtung Karibik zu segeln. Die für *tierra firme* bestimmten Schiffe sollten Sevilla im Mai verlassen, um ebenfalls auf den strategisch unersetzbaren Kanaren zu rasten, eventuelle Reparaturen zu bewerkstelligen und Proviant für die 30 Tage dauernde Weiterreise zu den Antillen aufzunehmen. In der Karibik begann dann für beide Flotten die schwierige Weiterfahrt durch den Golf von Mexiko und die karibische See. Dabei wählte die Neuspanienflotte meistens den Weg durch die kleinen Antillen über Dominica, um im Norden, vorbei an Santo Domingo und der Südküste Kubas, Vera Cruz im heutigen Mexiko anzusteuern. Die *tierra firme* Flotte segelte die südlichen Küstengebiete der Karibik an und erreichte nach einem Halt in Cartagena, Nombre de Dios, den Hafen am Isthmus. Sie wurde dann sozusagen pazifisch durch eine zwischen Callao und Panamá segelnde Flotte ergänzt. Ab 1598 wurde das schwer zu verteidigende und 1572 von Francis Drake geplünderte Nombre de Dios als Zielhafen der *Carrera* durch Portobelo ersetzt.⁶⁰

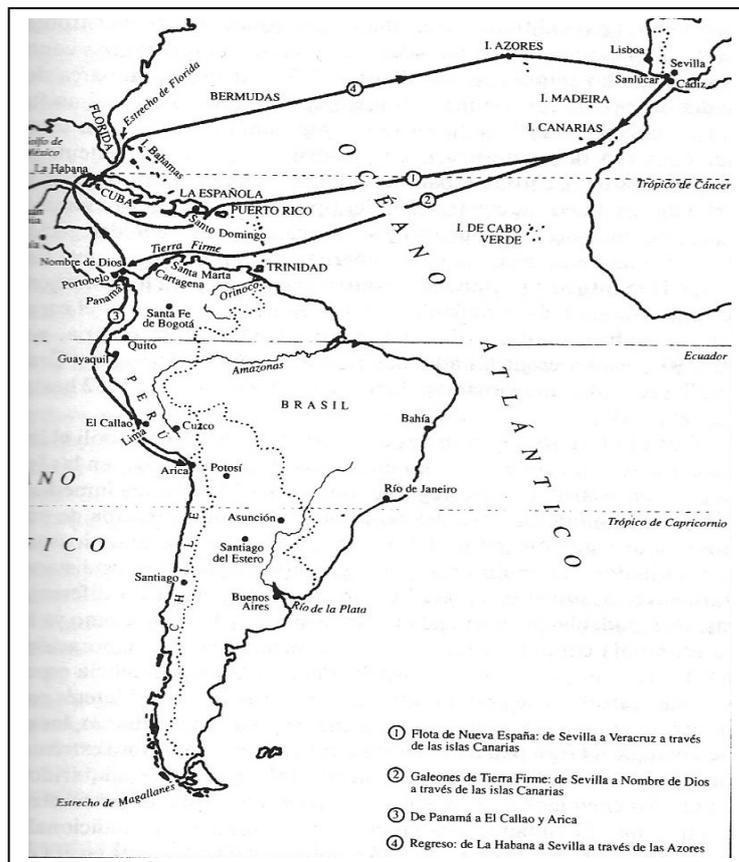
Der Rückweg beider Flotten ging über Havanna, den letzten Hafen vor der langen Reise über den Atlantik. Der Plan sah vor, dass die Schiffe aus *tierra firme* und Vera Cruz in Kuba ankerten, bis die Flotte komplett war, um gemeinsam in See zu stechen. Aufgrund seiner geostrategischen Lage entwickelte sich Havanna infolgedessen zum Schlüssel der Karibik und dem Bindeglied zwischen zwei Kontinenten.

⁵⁸ BUTEL, *Histoire des Antilles françaises – XVIIe - XXe siècle*, S. 260.

⁵⁹ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 65. Nach Chaunu kann zum ersten Mal 1543 belegt werden, dass sich 47 Schiffe für die Überfahrt zu einem Konvoi zusammengetan haben. Ab 1555 sei das Konvoisystem dann regelmäßig durchgeführt worden, siehe hierzu CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (tome VI)*, S. 405-406. Neben dem offensichtlichen Grund der besseren Verteidigung bot das Konvoisystem aber auch eine größere psychologische Sicherheit, weil die Seemänner, bei erlittenem Schiffsbruch, nun ihrem Schicksal im Atlantik nicht mehr vollkommen hilflos ausgeliefert waren. Davon abgesehen beherrschte ebenfalls nur eine kleine Zahl an *pilotos* ihr Handwerk vollständig, sodass das Konvoisystem den vielen, eher mittelmäßigen Steuerleuten eine Möglichkeit bot, ohne größere Fehleinschätzungen und ohne vom Kurs abzukommen die Atlantiküberfahrt zu meistern, CHAUNU, *Séville et l'Amérique aux XVIe et XVIIe siècles*, S. 229.

⁶⁰ BUTEL, *The Atlantic*, S. 67.

Es war dort, wo sich sämtliche Reichtümer zusammenfanden, und so überrascht es nicht, dass die Stadt zu einer imposanten, unersetzbaren Fortifikation ausgebaut wurde (darüber hinaus verfügte Havanna über eine Werft und stieg schon bald mit zum wichtigsten Schiffbauer des spanischen Imperiums auf). Bei perfekten Verhältnissen hatten die Flotten den Kreis um den Atlantik in 18 Monaten bewerkstelligt, in wenigen Fällen dauerte es jedoch bis zu fünf Jahren. Trotz vieler kriegsbedingter oder handelspolitischer Unterbrechungen stellte die *Carrera* nichtsdestotrotz eine absolute Erfolgsgeschichte dar. Sie bildete ein System, das drei Jahrhunderte lang funktionierte und nur selten von den Gegnern der Krone, Freibeutern oder Piraten in Gefahr gebracht wurde.⁶¹



Lynch, *Los Austrias*, S. 371.

Die fundamentale Bedeutung dieser *Carrera de las Indias* bezüglich der Integration des atlantischen Raums kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die technische Kontrolle des Monopols wurde durch dieses Flottensystem gewährleistet. Mittels der *Carrera* erfuhr der Atlantik durch Sicherheit, Regelmäßigkeit und Effektivität eine Institutionalisierung des Handels. Das mit der *real cédula* vom 16. Juli 1561 etablierte Flottensystem erfuhr über drei Jahrhunderte praktisch keine Veränderungen; erst im 18. Jahrhundert wurde sie durch eine Route um Kap Horn ergänzt, um Chile und Perú anzusteuern.

⁶¹ BUTEL, *The Atlantic*, S. 71-74.

Abgesehen vom logischen Interesse der Krone und des *Consulados* an einer Beibehaltung des Sevilleaner Monopols mittels des Carrerasystems determinierten vor allem Winde und Strömungen die transatlantischen Verbindungsrouten, die lediglich durch einige Inseln unterbrochen wurden. Im Allgemeinen bestand die *Carrera* aus drei Etappen: Die erste führte vom *Guadalquivir* (ausgehend von Sevilla oder seinem Außenhafen in Sanlúcar), beziehungsweise Cádiz zu den Kanaren, die zweite von den Kanaren zu den Antillen und schließlich von den kleinen Antillen nach *tierra firme* oder Neuspanien. Der Rückweg präsentierte sich weitaus schwieriger, jedoch ebenfalls in drei Etappen: Erster Zielhafen war Havanna, von dort ging es weiter zu den Azoren, um dann Cádiz, Sanlúcar oder Sevilla anzusteuern.⁶² Die *Carrera* benötigte unter guten Bedingungen circa 80 Tage für die Ost-West-Route und 120 für den schwierigeren Rückweg aus den Amerikas. Abgesehen von Verspätungen, einigen Unterbrechungen und vereinzelt Angriffen, war das Konvoisystem der *Carrera de las Indias* über die Jahrhunderte ausgesprochen erfolgreich.⁶³

Neben diesen beiden Konvois existierten ebenfalls alternative Modelle, die beide Seiten des Atlantiks miteinander verbanden. Sogenannte *registros sueltos* stellten individuell reisende Schiffe dar, die seit der Anfangszeit der *Conquista* auf dem Atlantik verkehrten. Nach Einführung des Flottensystems blieben sie für abgelegene Gebiete wie Buenos Aires, Caracas, Campece, Maracaibo, Honduras, Isla Marguerita, Neu Cordoba, Porto Rico, Trinidad und einige mehr bestehen. Die *registros sueltos* werden im 18. Jahrhundert zu fundamentaler Bedeutung aufsteigen. Es existierten des Weiteren die *avisos*, kleinere schnellere Schiffe, die den Flotten voraussegelten und auf der anderen Seite des Atlantiks über den letzten Stand der Abfahrts- oder Ankunftszeiten der Flotten informierten. Sie führten ebenfalls königliche Beschlüsse und die öffentliche sowie private Korrespondenz mit sich, bis 1764 die *correos marítimos* diese Funktion übernahmen. Die *navíos de aviso* schafften die Hin- und Rückreise über den Atlantik in vier Monaten.⁶⁴ Zusätzlich zu den erwähnten Schiffen existierten ebenfalls reine Kriegsflotten, die *armadas*, die in erster Linie zwischen dem Kap St. Vincent, den Azoren und den Kanaren patrouillierten. Diese Region bildete mit der Karibik verständlicherweise das gefährlichste, weil (für Freibeuter und Feinde der Krone) vorhersehbarste Teilstück der *Carrera*. Es konnte aber auch vorkommen, dass diese Kriegsflotten die *tierra firme* Flotte samt ihren wertvollen Edelmetallladungen begleitete.

Schlussendlich sollte noch auf die *azogüeros* hingewiesen werden. Nach der Entdeckung des Amalgamationsprozesses in der Silbergewinnung stieg das dafür benötigte Quecksilber in den Amerikas zu größter Bedeutung auf.

⁶² GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 133.

⁶³ SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika*, S. 141. Dazu Krupp: „Wenn ein Schiff [...] bei Sanlúcar in den Atlantischen Ozean stach, standen die Chancen 2:3, dass es nach einer kurzen Reise von zwei oder drei Monaten nach Amerika gelangte. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Reise vier bis sechs Monate dauerte, lag bei 1:3, aber jeder zehnte Reisende, der dahin aufbrach, kam niemals dort an. Noch stärker schwankte die Fahrzeit nach dem Isthmus [...]. Die durchschnittliche Fahrdauer betrug 92 Tage. Rechnerisch standen die Chancen 1:10, dass man etwa 85 bis 100 Tage benötigte, 1:3, dass man zwischen 43 und 85 Tagen, und 1:2, dass man etwa vier bis sechs Monate unterwegs war“, KRUPP, *Der Weg des Silbers*, S. 84.

⁶⁴ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 80-84.

Während Perú sich damit über die Mine von Huancavelica selbstversorgen konnte, wurde Neuspanien regelmäßig mit spanischem (aus Almadén) und aus Idrija (Herzogtum Krain) stammendem Quecksilber beliefert. In speziell für den Quecksilbertransport ausgerüsteten Schiffen, den sogenannten *azogueros*, wurde die unter dem Kronmonopol stehende Ware über den Atlantik befördert.⁶⁵

Diese von den Iberern entworfene atlantische Welt hatte in Andalusien ihr logistisches und kommerzielles Gravitationszentrum. Es war zuallererst der Handel, der die Welt vereinte, und nichts kann einem dies besser vor Augen führen als die transatlantischen Verbindungen, die, ausgehend von den Häfen Sevillas, Sanlúcar oder Cádiz, zu einer Integration des atlantischen Raums geführt haben.

In diesem Kontext ist die Frage nach einer frühneuzeitlichen Globalisierung durchaus berechtigt, vor allem dann, wenn man von einer Globalisierung im engeren Sinn, sprich: dem ökonomischen Prozess weltwirtschaftlicher Verflechtungen, ausgeht.⁶⁶ Ab dem Abheben der Edelmetallimporte durch die amerikanischen Minen in den 1530er- und dann besonders ab den 1550er-Jahren lässt sich eine zunehmende Monetarisierung und Liquidisierung des internationalen Großhandels ausmachen. Der *real de a ocho* erlangte zu dieser Zeit zusehends den Status einer Weltwährung, Spekulationsgeschäfte häuften sich in dieser Ära der bedeutenden Handelsbankiers, und Staatskredite wurden größtenteils durch amerikanisches Silber finanziert. In diesem generellen Kontext kann man in der atlantischen Welt, deren Basis die Gütermärkte und Edelmetalle ausmachten, einen Globalisierungsschub erkennen.⁶⁷

„Schon weil er die notwendigen Mittel zur Aufrechterhaltung aller anderen Interaktionsachsen erwirtschaftete (oder die dafür notwendigen Gewinne zumindest in Aussicht stellte), kam dem Fernhandel beim Aufbau weit gespannter Austausch- und Beziehungsnetze eine besondere Bedeutung zu.“⁶⁸

Was diese Kommunikationsnetze angeht, so muss man jedoch darauf hinweisen, dass, mit Bezug auf den Atlantik, von einer Raum-Zeit-Relation von durchschnittlich 18 Monaten zu sprechen ist. Dies war die Zeit, die die Flotten der *Carrera* für eine komplette Rundfahrt benötigten. Diesbezüglich wäre ebenfalls darauf hinzuweisen, dass die Flotten der *Carrera* die vorgegebenen fixen Daten nur in den seltensten Fällen befolgten.

⁶⁵ <http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/los-buques-la-carga-y-los-registros/> (24.11.2011). Dazu Hausberger: „Die Krone monopolisierte den Abbau des Quecksilbers in Almadén und Huancavelica und seine Verteilung, einerseits, um aus der Not der Silberproduzenten einen Gewinn zu schlagen, andererseits, um die Versorgung zu festen Preisen zu stabilisieren, und wohl auch, um sich so eine Kontrolle über den zentralen Wirtschaftszweig ihrer überseeischen Besitzungen zu sichern“, HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, S. 61.

⁶⁶ AUER, *Europäische Wurzeln der Globalisierung*, In: EDELMAYER [e.a.], *Plus Ultra. Die Welt der Neuzeit*, S. 371.

⁶⁷ KOHLER, *Expansion und Hegemonie, 1450-1559 (Handbuch der Geschichte der internationalen Beziehungen, Bd. I, hrsg. von Duchhardt/Knippling)*, S. 112.

⁶⁸ HAUSBERGER, *Ein Jahrhundert zwischen Belcanto, Piraterie und Inflation. Eine Einleitung*, In: HAUSBERGER (Hg), *Das 17. Jahrhundert*, S. 19.

Während das Warten auf Waren, schlechte Wetterverhältnisse und Piratensichtungen die Erklärung für diese Verspätungen bildeten, waren es in erster Linie die Händler, die die Ausfahrten verzögerten, um so den Wert ihrer Ladungen in den Kolonien in die Höhe zu treiben.⁶⁹ Es lässt sich wohl eher behaupten, dass die *galeones* Neuspaniens ab 1565 im Zweijahresrhythmus unterwegs waren; dasselbe galt für Perús *flotas* ab 1620. Ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts fallen außerdem vermehrt längere, interaktionslose Lehrräume in der *Carrera de Indias* auf. Während kriegsbedingte Unterbrechungen immer wieder vorkamen, muss in diesem Fall eher der Willen der Händler Andalusiens ausschlaggebend gewesen sein. Es war nicht unüblich, dass sich diese, gegen eine finanzielle Entschädigung für die Krone, Zeit erkaufte, um die Abfahrt zu verzögern und die Preise in den Kolonien in die Höhe zu treiben.⁷⁰

Im nächsten Teil wird es darum gehen, die Rahmenbedingungen dieser atlantischen Vernetzungsprozesse genauer zu studieren. Auch wenn bereits am Anfang dieser Analyse der genuinesische Einfluss in der iberischen Atlantikexpansion angedeutet wurde, so war doch bisher ständig von Monopol und Exklusivnutzen der Amerikas die Rede. Der Raum um Sevilla und Cádiz stellte sicherlich den Kern der frühneuzeitlichen atlantischen Welt dar, doch die offizielle merkantilistische Prägung dieses zunächst hispanischen Atlantiks ging in Wirklichkeit nicht auf.

„Die Economie Monde der iberischen Imperien evolvierte zu einem integralen Bestandteil einer viel größeren, unter anderem auch Engländer, Franzosen, Niederländer, Dänen, Schweden und Italiener involvierenden atlantischen Welt-Ökonomie mit einem Netzwerk aus Handel, Kommerz und Kontakten das weit über die geographischen Grenzen des atlantischen Ozeans und des amerikanischen Kontinentes hinausging.“⁷¹

I.3. Edelmetalle und der einsetzende Fernhandel

Nach 1500 wurde Isolation generell zur Ausnahme. Ausgehend von der iberischen Atlantikexpansion, entstanden atlantische Handelsverbindungen, die sich wiederum mit anderen Regionalsystemen zu globalen Netzwerken zusammenschlossen. Die Basis solcher transkontinentalen Beziehungen wurde zweifellos von Handelsinteressen und demzufolge von Edelmetallströmen gelegt.⁷²

⁶⁹ „Las reparaciones de los buques, el embarque de los fardos, los registros y el cobro de impuestos demoraban mucho la salida para América. A veces se recibían noticias de que el mercado americano estaba saturado de manufacturas europeas y se postergaba aún más la partida. Cuando finalmente estaba todo listo, con la carga bien asegurada, se embarcaban tripulantes y pasajeros y se daba la orden de emprender el viaje. Los navíos bajaban por el Guadalquivir hacia San Lúcar de Barrameda, donde se hacía la tercera y última visita, cuyo objetivo exclusivo era averiguar si los buques cumplían las condiciones de navegabilidad requeridas y si no se habían embarcado más fardos de los autorizados“, online unter: <http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/los-buques-la-carga-y-los-registros> (24.11.2011).

⁷⁰ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 71-74.

⁷¹ Aus dem Englischen, KNIGHT, *Slavery and Lagging Capitalism in the Spanish and Portuguese Empires, 1492-1713*, In: SOLOW (Hg), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, S. 65.

⁷² Siehe hierzu PIEPER, *Die Anfänge der europäischen Partizipation am weltweiten Handel: Die Aktivitäten der Portugiesen und Spanier im 15. und 16. Jahrhundert*, In: EDELMAYER/LANDSTEINER/PIEPER (Hg), *Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess*, S. 33-35.

Während es verschiedene Erklärungsversuche bezüglich des Beginns des Globalisierungszeitalters gibt, wobei einige Globalisierung als Phänomen der Gegenwart definieren und andere der Meinung sind, dass diese so alt sei wie die Menschheit selbst, bildet jedoch die These einer irreversiblen Vernetzung der Welt, beginnend ab 1500, die plausibelste.⁷³ In diesem Sinn steht die frühe Neuzeit ebenfalls für den Beginn einer materiellen oder wirtschaftlichen Ungleichheit zwischen Regionen und Kontinenten, die in vielen Regionen bis zu dem heutigen Tag andauert. Diese ersten Handelsverflechtungen der Iberer sowie deren Steuerung durch überregionale Institutionen implizierten eine Verdichtung des Kommerzes in globalem Ausmaß welche bereits „die Keime einer abhängigen und ungleichen Entwicklung zu erkennen gab“.⁷⁴ In dieser Ära der ersten weltumspannenden Imperien durchlief der atlantische Raum fundamentale Prozesse. Teile Europas, Afrikas und Amerikas integrierten sich zu einem atlantischen System, das einerseits durchdringende gesellschaftliche Umwälzungen bewirkte und andererseits teils tragische Entwicklungen in den Kolonien verursachte. Konsumverhalten und Alltagskulturen erlebten radikale Veränderungen, und eine Unzahl an Handelsgesellschaften markierte den Siegeszug des kommerziellen Kapitalismus. Auf der anderen Seite stand dieses atlantische System für Menschenhandel, Krieg und Unterdrückung indigener Bevölkerungen sowie der teilweisen bis kompletten Zerstörung ganzer Ethnien (wie unter anderem in der Karibik geschehen).⁷⁵

Sowohl Sklaverei als auch Kapitalismus spielten eine essenzielle Rolle im neuen dynamischen Imperialismus, der Europas Expansion nach 1500 ausmachte. Dabei scheint es schwierig die beschleunigende Funktion der Sklaverei hinsichtlich des Durchbruchs des Kapitalismus zu leugnen. Die seit den Kreuzzügen bestehende Kombination aus einem gewinnsüchtigen Materialismus und spirituellem Idealismus, der Drang zur Bereicherung, verbunden mit dem Bedürfnis zur Seelenrettung, charakterisierte das Ausgreifen der Europäer auf den amerikanischen Doppelkontinenten und darüber hinaus.⁷⁶ Diese Arbeit kann nicht im Geringsten den Anspruch erheben, diese atlantische Welt in ihrer Ganzheit zu studieren. Vielmehr soll dieses Unterkapitel Erläuterungen zur praktischen Ausübung des Handelsmonopols liefern und dessen Bezug zum entstehenden Welthandel aufzeigen.

Unter der Universalmonarchie Karls V. schien die Welt in eine neue Epoche aufgebrochen zu sein. Zum ersten Mal erschienen imperiale Reiche auf der Weltbühne, die wahrhaft globale Ausmaße annahmen.

⁷³ GRANDNER/ROTHERMUND/SCHWENTKER (Hg), *Globalisierung und Globalgeschichte*, S. 40. Dazu Osterhammel/Petersson: „Wir folgen Immanuel Wallerstein, indem wir einen neuerlichen Globalisierungsanlauf, der mit dem Aufbau der portugiesischen und spanischen Kolonialreiche seit der Zeit um 1500 begann, als den Anfang einer im Prinzip irreversiblen weltweiten Vernetzung verstehen. Entdeckungsreisen und regelmässige Handelsbeziehungen setzten erstmals Europa, Afrika, Asien und Amerika in einen direkten Kontakt, aus dem bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts eine stabile multilaterale Interdependenz geworden war“, OSTERHAMMEL/PETERSSON, *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, S. 25.

⁷⁴ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S.81. Dazu Hausberger: „Jenseits aller Polemik um Unterentwicklung oder Dependenz bleibt es offensichtlich, dass innerhalb der seit dem 16. Jahrhundert von den Europäern kolonisierten Welt einige Gebiete langfristig reich wurden und andere, und zwar gerade die ehemals iberischen Kolonien, vergleichsweise arm geblieben oder geworden sind“, HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, S. 68.

⁷⁵ FÄBLER, *Globalisierung*, S. 61.

⁷⁶ KNIGHT, *Slavery and Lagging Capitalism*, S. 62.

Allein der Anspruch, ein solches Weltimperium überhaupt führen und organisieren zu wollen und zu können, deutete auf den Beginn eines neuen Zeitalters hin.⁷⁷ Es entstand auch, dank der Verbreitung des Buchdrucks und kartografischer Werke, ein neues globales Bewusstsein, und so war es eine Kombination aus maritimer Technologie, kartografischem Wissen, kommerziellem Opportunismus, militärischen Ansprüchen und religiösem Eifer, die aus den Iberern die Pioniere dieser Globalisierung machten.⁷⁸ Dies gilt umso mehr, als es den Iberern auch im Asienhandel einige Jahrzehnte nach Magellans Weltumsegelung gelang, Fuß zu fassen und über die Philippinen einen Anschluss an die chinesischen und südostasiatischen Handelsnetze zu finden. Aus diesem Grund kann auch nicht von Eurozentrismus die Rede sein, wenn behauptet wird, dass durch die Spanier erstmals in der Menschheitsgeschichte sämtliche Regionalmärkte zu einem Weltmarkt zusammengeschlossen wurden. Das spanische Überseeimperium erreichte dann nach der Übernahme der Krone Portugals samt seiner weltweiten Besitztümer durch Philipp II. im Jahr 1580 eine neue Dimension des imperialen Universalitätsanspruchs.⁷⁹

„Spätestens jetzt regierte Philip II. das erste globale Reich der Geschichte, die Monarquía católica, deren politischer und kultureller Einfluss noch weit über die tatsächlich beherrschten Gebiete hinausreichte. Hand in Hand ging die Entwicklung mit dem Aufbau eines neuen Kommunikationsraumes.“⁸⁰

Aufgrund der administrativen Schwierigkeiten, die sich automatisch bei der Herrschaft über ein derart großes Reich stellten, entwickelte sich in Spanien ein bürokratischer Verwaltungsapparat, der wahre Unmengen an Akten, Gesetzen und Normen hervorbrachte. Damit einher ging eine Blüte des Bildungswesens durch den gestiegenen Bedarf an Schreibern, Juristen und anderen Staatsbediensteten.⁸¹ Daneben musste eine Finanzverwaltung auf die Beine gestellt werden, die es gestattete, das koloniale Steuersystem (*tributo, diezmo, quinto, alcabala, almojarifazgo*, usw.) effektiv zu installieren. Die Sorge um die königlichen Steuereinnahmen kann wohl getrost als eine der Hauptgründe bezüglich der extremen Überwachung des Monopols genannt werden. Aus diesem Grund wurde also schon zu Zeiten Karls V. der Transatlantikverkehr räumlich und zeitlich geregelt und dazu militärischer Geleitschutz gewährt.⁸²

⁷⁷ STEARNS, *Globalization in World History*, S. 57-59.

⁷⁸ MACGILLIVRAY, *A Brief History of Globalization, the Untold Story of our Incredible Shrinking Planet*, S. 45-49.

⁷⁹ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 40. Wenn die Iberer auch als erste Vernetzer im Welthandel genannt werden dürfen, so darf doch nicht der Eindruck entstehen, dass Westeuropa den globalen Handel der frühen Neuzeit dominierte. Vielmehr belegen verschiedene Untersuchungen, dass sich bis ins 17. Jahrhundert hinein der asiatische Binnenhandel (über den indischen und pazifischen Ozean) vom Handelsvolumen her in einer anderen Dimension abspielte als der atlantische Handel. Siehe hierzu PIEPER, *Die Anfänge der europäischen Partizipation am weltweiten Handel*, S. 36.

⁸⁰ HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, S. 55.

⁸¹ BERNECKER/PIETSCHMANN, *Geschichte Spaniens, von der frühen Neuzeit bis zur Gegenwart*, S. 111.

⁸² BERNECKER/PIETSCHMANN, *Geschichte Spaniens*, S. 119.

An die Ankunft der Flotten wurden in erster Linie große Erwartungen geknüpft, denn mit der Mitteilung von deren Sichtung um das Kap St. Vincent konnte sich nicht nur die Krone über frische Liquiditäten freuen, sondern es atmeten wohl auch die Händler und Kaufleute, nach der Gewissheit der Rentabilität ihrer Investitionen, einmal tief durch. Es erscheint offensichtlich, dass es das Carrerasystem war, das zuerst Karl V. und dann Philipp II. eine politische Dominanz in Europa durch die Mobilisierung der Reichtümer Perús und Mexikos ermöglichte.⁸³

Als Träger des Handelsverkehrs des 16. Jahrhunderts erlaubten die amerikanischen Silberlieferungen den Spaniern den Unterhalt ihrer zahlreichen diplomatischen Vertretungen, den Kauf von Gewerbeprodukten aus dem europäischen Ausland sowie die Finanzierung ihrer Geschäftsbeziehungen im Asienhandel, vor allem aber die Besoldung ihrer Armeen für die zahlreichen Kriege gegen Franzosen, Niederländer, Berber, Ottomanen und die Durchsetzung ihrer Hegemonialpolitik in Europa.⁸⁴

„Das amerikanische Silber gelangte als Zahlungsmittel für die steigenden Importe, als Steueraufkommen für die Krone oder auch als private Transferierungen, zum überwiegenden Teil nach Europa. Es finanzierte das Handelsbilanzdefizit Spaniens mit seinen Nachbarn, seine gigantischen Kriegskosten und seinen Schuldendienst. Zudem erhöhte es den Geldumlauf in Europa, zu einem wesentlichen Teil floss es aber über den Fernhandel nach Asien weiter.“⁸⁵

Es erscheint unstrittig, dass die amerikanischen Edelmetallvorräte das Fundament für den entstehenden Welthandel gelegt haben. Die die europäische Expansion begleitende, wirtschaftliche Globalisierung der Welt hätte ohne diese Schätze so wohl nicht stattfinden können. Durch diese begehrte Ware aus Übersee entstanden für Händler, Kaufleute oder Bankiers dann auch starke Anreize, sich am Atlantikhandel zu beteiligen. Darüber hinaus existierten oft sehr enge Verbindungen zwischen solchen Kaufleuten und der wirtschaftlichen Erschließung der Amerikas. Viele Konquistadoren benötigten Kapital, um ihre durch *capitulaciones* genehmigten Unternehmungen durchzuführen, und so taten sich viele mit solchen investitionsfreudigen Kaufleuten zusammen (welche allerdings auch selbst die Initiative übernehmen und sogar in Übersee die Produktion kontrollieren konnten).⁸⁶

Darüber hinaus stellte das Silber die einzig viable Handelsware dar, die es den Europäern erlaubte, am Asienhandel teilzuhaben. Es bildete zweifelsohne die Basis jeglicher wirtschaftlicher Globalisierungsprozesse der frühen Neuzeit.⁸⁷ Als die Spanier, wie bereits bemerkt, keine interessanten Handelsnetze in den Amerikas ausmachten, verbesserte sich deren Gemütszustand mit der Entdeckung ungeheurer Gold- und vor allem Silbervorräte. Mag der Ursprung der westwärts gerichteten Expansion Kastiliens noch in der Suche der Reichtümer Asiens gelegen sein, so änderten sich die Prämissen doch relativ schnell.

⁸³ BUTEL, *The Atlantic*, S. 73.

⁸⁴ FELDBAUER/LEHNERS, *Globalgeschichte*, In: FELDBAUER/LEHNERS (Hg), *Die Welt im 16. Jahrhundert*, S. 24.

⁸⁵ HAUSBERGER, *Das Reich, in dem die Sonne nicht unterging*, S. 359.

⁸⁶ OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 282.

⁸⁷ FELDBAUER/LEHNERS, *Globalgeschichte*, S. 24.

„Edelmetalle wurden rentabler als Gewürze.“⁸⁸

Während man in den Anfangsjahrzehnten des 16. Jahrhunderts noch von relativ geringen Fördermengen der Edelmetalle reden kann (die anfänglich vor allem aus erbeutetem Gold bestanden), schossen die Zahlen ab den 1530er- und besonders ab den 1550er Jahren in die Höhe. Mit der Entdeckung der Silberminen von Potosí (1545), Zacatecas (1548) und Guanajuato (1548) sowie des Amalgamationsverfahrens begann die durchdringende Monetarisierung der Weltwirtschaft.⁸⁹ Die Minenindustrie wurde zum bestimmenden Merkmal der weiteren Entwicklung der amerikanischen Kolonien und verursachte fundamentale Auswirkungen in Spanien, Europa und auf der restlichen Welt. Mit der zunehmenden Verdrängung des Goldes durch Silber begann jenes Zeitalter, das von Vilar als „Anfang der steigenden Expansion des Geldes“ oder von Chaunu als die „Ära der Ingangsetzung des Kontinentes“ beschrieben wurde.⁹⁰ Obwohl aus den dieser Arbeit beigefügten Tabellen bezüglich der amerikanischen Edelmetallexporte unterschiedliche Zahlen auftauchen, wird klar ersichtlich, in welchen schier unglaublichen Mengen die Schätze Amerikas über die Ozeane transportiert wurden.⁹¹

Bis zum Ende der Kolonialherrschaft über die Amerikas, also bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, wurden schätzungsweise 90000 Tonnen an Silber oder in Silber verrechneten Edelmetallen über den Atlantik verschifft (verschiedenen Rechnungen zufolge blieben davon zwischen 20000 und 60000 Tonnen in Europa, der Rest wanderte über verschiedene Routen Richtung Asien). Die amerikanische Silberproduktion, die wegen des Zurückgreifens auf Zwangsarbeit niedrigere Produktionskosten verlangte, entsprach damit in etwa 85 Prozent der frühneuzeitlichen Weltsilberproduktion. Im Transatlantikhandel übertrafen die Edelmetalle auf der Importseite alle anderen Waren im Wert um ein Vielfaches. Zwischen 1531 und 1700 bildeten die Edelmetalle 90-99 Prozent des Wertes der Importe aus der Neuen Welt, und dabei können die zahlreichen Schmuggelaktivitäten nicht einmal korrekt mitberechnet werden.⁹²

In der Tat schien eine systematische Hinterziehung auf sämtlichen Ebenen zu existieren, angefangen bei den unkorrekten Wiedergaben in den Produktionsbüchern der Minenbetreiber bis hin zu falschen Deklarierungen der tatsächlichen Schiffsladungen; in Perú entstand sogar ein inoffizieller Parallelmarkt mit einem jährlichen Handelsvolumen von etwa 130 Tonnen des Edelmetalls. Diese Tendenzen wurden natürlich durch eine generalisierte Korruptionsanfälligkeit des Beamtenapparats begünstigt.⁹³

⁸⁸ Aus dem Englischen, KNIGHT, *Slavery and Lagging Capitalism*, S. 72.

⁸⁹ Zu Beginn importierten die Spanier vor allem Gold aus der Karibik; bis 1560 wurden so etwa 100 Tonnen nach Sevilla geschafft. Mit der Inbetriebnahme der Silbergewinnung in Potosí wurde Ersteres zusehends durch Silber verdrängt. Auf dem Maximum der Importe gegen Ende des 16. Jahrhunderts kamen in Sevilla zwischen 1591 und 1600 etwa 2700 Tonnen des Edelmetalls an. Dann begann die Zeit der vielfältigen Krisen, die auch im Handel ihre Spuren hinterließen. Die Silberimporte fielen bis etwa 1660, als sie wieder anfangen sich zu festigen, und endgültig im 18. Jahrhundert durch Produktionssprünge in Mexiko wiedererstarbten, BUTEL, *The Atlantic*, S. 75.

⁹⁰ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 166.

⁹¹ Siehe Anhang N°2.

⁹² SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika*, S. 141.

⁹³ BUTEL, *The Atlantic*, S. 75.

Es waren demnach in erster Linie Perús und Mexikos Silberminen (sowie die brasilianischen Goldvorräte), die als Basis des entstehenden Welthandels fungierten. Sie ermöglichten Westeuropa, das zu dieser Zeit lediglich ein Zentrum unter vielen darstellte, unter anderem sein Handelsdefizit im Asienhandel zu finanzieren.⁹⁴

Über die amerikanischen Kolonien gelangte das Silber nach Spanien, von wo aus es sich ins übrige Europa verteilte, um schließlich in Indien gegen Baumwolle, in Westafrika gegen Sklaven oder in Fernost gegen chinesische Luxusartikel umgetauscht zu werden.⁹⁵

Darüber hinaus muss ebenfalls auf die Manilagaleone hingewiesen werden, die ab 1571 zwischen Acapulco und Manila verkehrte und als pazifische Verlängerung der Neuspanienflotte angesehen werden kann. Aufgrund des höheren Goldwertes von Silber im asiatischen Raum konnte die Manilagallone lukrative Handelsbeziehungen in Fernost etablieren und relativ günstig asiatische Luxusartikel kaufen, um sie mit großem Gewinn in Amerika oder Europa weiterzuverkaufen. Eine Zeit lang beteiligten sich auch die wohlhabenden peruanischen Händler an diesem Geschäft, bis ihnen dies 1587 auf Druck des *Consulados* in Sevilla aufgrund der Sorge vor Kapitalflucht und zuviel kolonialer Autonomie untersagt wurde.⁹⁶

„Der nun einsetzende Handel zwischen China, den Philippinen und Amerika schloss die hemisphärische Lücke der alten Freihandelsrouten, die nun rund um die Welt liefen. Das Jahr 1571 markiert damit einen der möglichen Startpunkte der wirtschaftlichen Globalisierung der Erde.“⁹⁷

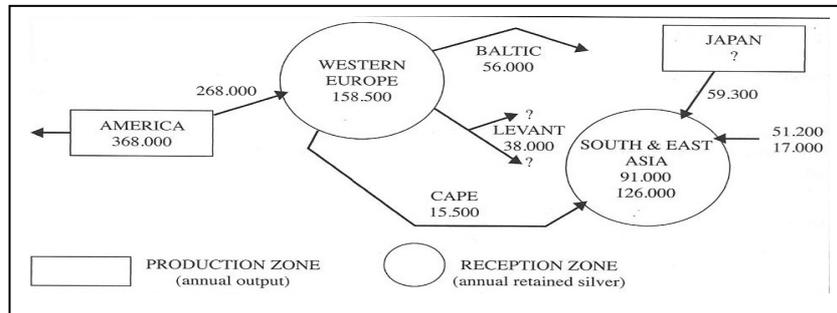
⁹⁴ NOLTE, *Der Atlantik, Jugendzimmer des Weltsystems*, S. 16.

⁹⁵ Dazu Landsteiner: „Das unter Ausübung von Zwang in Mittel- und Südamerika gewonnene Silber ist diejenige Ware, die seit der Mitte des 16. Jahrhunderts einen ersten weltumspannenden Handelsaustausch in Gang setzte. Es wurde, nachdem es Spanien im Tausch gegen gewerbliche Güter Nordwesteuropas verlassen hatte, von Niederländern und Engländern in Indien gegen Baumwollstoffe getauscht, die zu einem beträchtlichen Teil an der westafrikanischen Küste zum Ankauf von Sklaven verwendet wurden, die man wiederum auf den Plantagen der Neuen Welt zur Produktion von Zucker, Tabak, Kaakao, Kaffee und Baumwolle einsetzte“, LANDSTEINER, *Nichts als Karies, Lungenkrebs und Pellagra?*, S. 116.

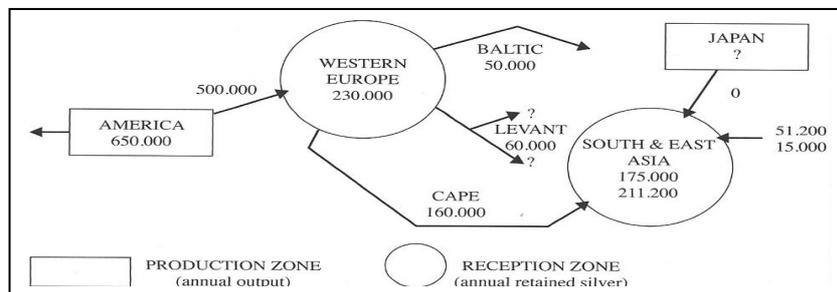
⁹⁶ <http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/el-galeon-de-manila/> (24.11.2011). Dazu Hausberger: „Dominiert wurde dieses System allerdings nicht von den Silberproduzenten, sondern von den Grosshändlern aus den kolonialen Metropolen, besonders von México und Lima, die die komplizierten Handelskreisläufe kontrollierten und sich über die Kreditvergabe auch einen beherrschenden Einfluss im Produktionsbereich sicherten“, HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, S. 64.

⁹⁷ HAUSBERGER, *Das Reich, in dem die Sonne nicht unterging*, S. 342. Zur Zeitachse der Globalisierung schreibt Fässler, dass Archäologen und Anthropologen diese bereits vor 100.000 Jahren ausmachen, während Politikwissenschaftler diese erst im 20. Jahrhundert mit der Unterminierung des Nationalstaats erkennen. In der Geschichtswissenschaft datiert André Gunder Frank die Globalisierung auf 5000 Jahre, andere setzen den Beginn mit der Etablierung eurasischer Beziehungen unter der *Pax mongolica* gleich. Die meisten Historiker jedoch sehen im 16. Jahrhundert wegen der Erschließung des Globus oder des Entstehens des Frühkapitalismus und globaler politischer, kultureller und wirtschaftlicher Netzwerke den wahren Globalisierungsbeginn, siehe dazu FÄBLER, *Globalisierung*, S. 46.

Silberströme (in Kg) im Welthandel 1600-1650



Silberströme (in Kg) im Welthandel 1725-1750



De Vries, *Connecting Europe and Asia*, In: Schmieder, Nolte (Hg.), *Atlantik*, S. 19.

Ab dem 16. Jahrhundert lässt sich behaupten, dass vormals regionale Handels- oder Austauschmodelle global wurden. Mit der Einbeziehung der Amerikas in die internationalen Handelsverbindungen entstanden zum ersten Mal globale Handelsverflechtungen, in denen zuerst iberische und allgemein westeuropäische Händler, Kaufleute und Bankiers eine Vorreiterrolle einnahmen. Südostasien erzeugte in erster Linie Rohstoffe und interessierte sich für Textilien, Indien produzierte ebenfalls Rohstoffe und Tücher und fragte nach Textilien, und die Erzeugnisse in China waren vor allem Seide und Fertigprodukte. Im Gegensatz dazu hatten die Europäer vor allem eine Ware anzubieten, die in Asien begehrt wurde, und zwar die schier unausschöpflichen Edelmetallreserven Amerikas.⁹⁸

Im Allgemeinen kann von fünf Routen gesprochen werden, auf denen amerikanisches Silber nach Asien gelangte: Die meisten Edelmetalle wurden logischerweise von den Iberern über den Atlantik nach Andalusien verschifft, ein anderer Teil landete gleich mit der Manilagaleone in Asien. Vom Mittelmeer gelangten sie über Nordafrika und das Ottomanische Reich nach Indien und China. Über die Handelsverbindungen zu Nordeuropa kamen sie über das Baltikum und Russland nach Persien. Die sogenannte Portugalroute verschifft die Edelmetalle über die portugiesischen Niederlassungen rund um Afrika nach Indien und China. Durch die Handelsaktivitäten der im Jahre 1600 gegründeten East India Company und der Vereenigde Oostindische Compagnie (1602) landete das Silber ebenfalls in Südostasien.⁹⁹

⁹⁸ REHBEIN/SCHWENGEL, *Theorien der Globalisierung*, S. 40. Siehe Anhang N°3.

⁹⁹ OLIVA MELGAR, *El monopolio de Indias*, S. 127.

Während zu späterer Zeit Neuspanien zum wichtigsten Silberlieferanten des Reiches aufsteigen sollte, wurde diese Position lange vom Vizekönigreich Perú eingenommen. Das peruanische Silber gelangte dabei per Schiff zur pazifischen Seite des Isthmus, von wo aus es mit Maultieren an den Atlantik (Nombre de Dios beziehungsweise Portobello) transportiert wurde. Wenn alles glatt lief, wurden die Silberbarren und Münzen dort auf die jährliche Sevilla-Cartagenaflotte geladen und, mit Galeonen verteidigt, nach Havanna gebracht. Im Idealfall schloss sich die Cartagenaflotte dort der nördlichen Flotte aus Veracruz kommend an (welche mit Silber, asiatischen Produkten sowie Kolonialwaren beladen war), um die gemeinsame Rückfahrt nach Andalusien anzutreten.¹⁰⁰

In diesem Kontext globaler Handelsbeziehungen hatte Andalusien also weiterhin eine privilegierte Stellung inne. Es bleibt außer Frage, dass diese Region als erste von den Erträgen der *Carrera* profitierte und ebenso als erste (Region) die Konsequenzen davon spürte.¹⁰¹

„Mit einer außergewöhnlichen Intensität hat Amerika die durch seine Eroberung vorausgesetzte Rolle als Reichtumsmultiplikator in Andalusien ausgefüllt. [...] Es gab keine andere Region des alten Kontinents, die in einer ähnlich bedeutenden Weise mit der Neuen Welt verbunden war.“¹⁰²

Wie bereits zu Beginn geschildert, wurden die direkte Herrschaftsvergrößerung und Ausbeutung der Amerikas von der Krone an private Unternehmen weitergereicht. Die Edelmetalle, die in den Häfen von Cádiz oder Sevilla ankamen, gehörten demnach teils der Krone und teils privaten Geschäftsleuten. Seit den Zeiten von Alfonso X. von Kastilien (1221-1284) galten Minen, die in den Territorien der Krone entdeckt wurden, als Besitztümer der Letzteren. Die Schwierigkeiten und Risiken, die sich beim Bergbau in den amerikanischen Kolonien stellten, veranlassten die Krone jedoch, mittels Verpachtungen und Verfügungsberechtigungen auf ihre inhärenten Rechte zu verzichten. Es wurde schlussendlich Usus, dass sich private Unternehmer gegen Abgabe eines bestimmten Anteils ihrer Produktion, der schließlich auf ein Fünftel (den *quinto*) festgelegt wurde, als Minenbetreiber betätigen konnten. Das Silber, das in Andalusien landete, gehörte dann theoretisch etwa zu 40 Prozent der Krone, da neben diesem *quinto real* weitere Abgaben in Form von Steuern zu zahlen waren.¹⁰³

Dazu Feldbauer/Lehners: *„Amerikanisches Silber wurde nicht bloss auf der Kaproute und den westasiatischen Karawanenwegen sondern seit etwa 1570 auch via Manila nach China und Südostasien exportiert. Das förderte vielfältige Kommerzialisierungsprozesse in der Welt des Indischen Ozeans und führte auf den europäischen Märkten zu einer weiteren Steigerung des Angebots von Asienwaren [...] mit denen sich auf den europäischen Märkten grosse Gewinne erzielen und weltweite frühkapitalistische Handelsnetzwerke stabilisieren liessen. Dass das enorme Angebot asiatischer Waren, die im Mittelmeerraum und im atlantischen Westen stark nachgefragt wurden – was einen gewaltigen Zustrom des Zahlungsmittels Silbers nach Asien bewirkte – geradezu der Motor dieses frühen, auf Edelmetallkreisläufen basierenden Welthandels war, verweist darauf, dass diese embryonale Weltwirtschaft noch nicht ausschliesslich auf Europa zentriert war, sondern mehrere Mittelpunkte besass“*, FELDBAUER/LEHNERS, *Globalgeschichte*, S. 25.

¹⁰⁰ BIRMINGHAM, *Trade and Empire*, S. 66.

¹⁰¹ *„En efecto, si la Carrera de Indias es un fenómeno que afecta a toda la historia de España y también a toda la historia universal, no cabe duda de que fue Andalucía la que recibió en primera instancia sus beneficios y la que experimentó en primera instancia sus consecuencias“*; GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824 (Estudio preliminar de Carlos Martínez Shaw)*, S. 11.

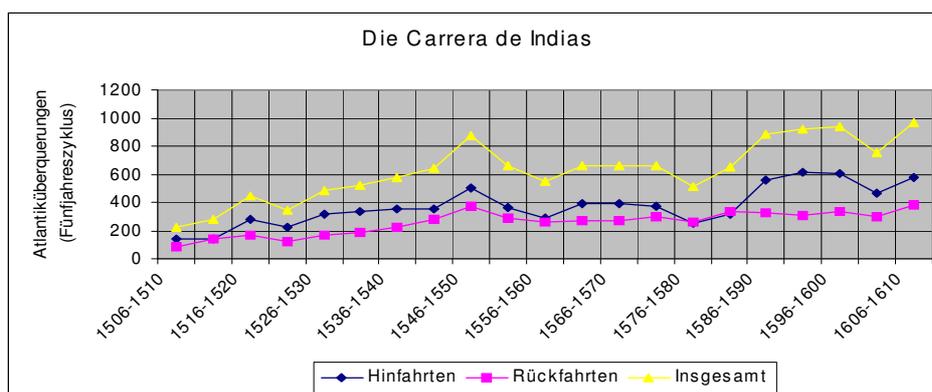
¹⁰² Aus dem Französischen, CHAUNU, *Séville et l'Amérique*, S. 26.

¹⁰³ ELLIOTT, *Imperial Spain*, S. 183.

Als wichtigste Steuern bezüglich des transatlantischen Schiffsverkehrs wäre zuerst die *avería* zu nennen. Sie wurde unter der Kontrolle des *Consulados* auf allen Import- und Exportwaren in den iberischen und amerikanischen Hafenstädten erhoben. Eingeführt, um die Kosten der Verteidigung des Konvoisystems zu finanzieren, wurde ihre Höhe anfangs von der *Casa de la Contratación* festgelegt. Je höher die Gefahr von Korsarenangriffen eingeschätzt wurde, desto höher war auch die Abgabe der *avería* (sie erreichte Anfang des 17. Jahrhunderts einen Maximalwert von 36,5 Prozent des Gesamtwertes der Carreraladungen). Neben der *avería* wurde die *almojarifazgo de Indias* erhoben, vergleichbar mit einem Zolltarif, der in den andalusischen und amerikanischen Häfen für alle Waren in Form einer Mehrwertsteuer zu zahlen war. Ab 1680 wurde diese Form der Steuerabgabe durch jene des *derecho de palmeo* abgelöst; nicht mehr der Wert der Ware, sondern ihr Volumen wurde nun besteuert (mit dem Ziel, Falschdeklarierungen und Schmuggel effektiver bekämpfen zu können).¹⁰⁴ Die *alcabala*, ein Überbleibsel aus maurischen Zeiten, stellte eine zehnpromtente Taxe auf sämtlichen Verkaufsgeschäften dar. Sie betrug in Amerika lediglich fünf Prozent und war gänzlich abwesend in den großen Messen von Portobelo und Veracruz.¹⁰⁵ Die amerikanischen Edelmetallimporte wurden von der *Casa de la Contratación* in Empfang genommen, registriert, die Behörden wurden informiert, und schlussendlich wurden das Silber und Gold von der *Real Casa de la Moneda*, ebenfalls mit Sitz in Sevilla, in spanisches Geld umgemünzt. Sämtliche Besitzer oder Empfänger der Edelmetalle hatten diese Prozedur zu befolgen, bevor sie ihre Gewinne in Händen halten konnten.¹⁰⁶

II. Der erste Atlantik

Nachdem nun darauf hingewiesen wurde inwiefern die Vernetzung des Atlantiks und darüber hinaus der Welt ihren Ursprung in den kommerziellen Beziehungen, sprich: den Edelmetallströmen, besaß, werden nun die eigentlichen Vernetzer der atlantischen Welt in Augenschein genommen. Es darf nicht verwundern, dass mit dem Boom in der Produktion und dem Import von Silber nach Andalusien ein ebenso großer Anstieg der atlantischen Navigation und Handelsaktivitäten einherging.



Chaunu, *Seville et l'Atlantique (VI)*, S. 334-336.

¹⁰⁴ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 90-91.

¹⁰⁵ GIRARD, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz*, S. 59.

¹⁰⁶ PIEPER, *Die Vermittlung einer Neuen Welt, Amerika im Nachrichtennetz des Habsburgischen Imperiums (1493-1598)*, S. 215.

Wurden zwischen 1506 und 1510 noch 226 Hin- und Rückfahrten über den Atlantik notiert, so schoss diese Zahl 100 Jahre später auf fast 1000 hoch. Insgesamt verließen zwischen 1504 und 1650 10.635 Schiffe die andalusischen Häfen Richtung Amerika, 7332 unternahmen die Fahrt in der Gegenrichtung.¹⁰⁷

Es war, wie bereits angedeutet, Sache der Consuladomitglieder, nach Einschätzung der amerikanischen Nachfrage die Gesamttonnage und somit auch die Zahl der Schiffe innerhalb der Flotten festzulegen, selbst wenn die *Casa* oder der *Consejo de Indias* diese Beschlüsse theoretisch ändern konnte. Bezüglich dieser Schiffsladungen ist zu bemerken, dass ein Drittel davon aus landwirtschaftlichen Produkten zu bestehen hatte, dem *tercio de frutos*. Dieser Beschluss sollte vor allem dazu dienen, dem fruchtbaren und produktiven sevillanischen Hinterland seinen Anteil am Amerikahandel zu garantieren. Es fällt auf, dass es verschiedene Untergruppierungen innerhalb der Carrerahändler, der *cargadores* oder *mercaderes de Indias*, gab. Die *comerciantes*, auch *comerciantes al por mayor* genannt, stellten dabei den wohlhabendsten und damit auch einflussreichsten Teil des *Consulados* dar; sie verkörperten das authentische merkantile Bürgertum und waren mit den größten Summen im atlantischen Handel vertreten. Daneben nahmen auch sogenannte *cosecheros* (mit landwirtschaftlichen Produkten handelnd) am Amerikahandel teil. Diese wurden zumindest begrifflich von den *hacendados* unterschieden, welche zwar ebenfalls in der Landwirtschaft, jedoch speziell im Wein- und Olivengeschäft tätig waren. Zum *Consulado* gehörten ebenfalls die *armadores* (Reeder).¹⁰⁸ Es lässt sich sagen, dass die Hauptprofiteure des Transatlantikkommerzes in Spanien die Kaufleute in Sevilla und Cádiz sowie die andalusischen Großgrundbesitzer samt ihren exportorientierten Wein- und Olivenproduktionen waren. Erst zu späterer Zeit (ab dem 18. Jahrhundert) profitierten auch vermehrt andere, wie die katalanische Textilindustrie, vom Amerikahandel.¹⁰⁹

Gegen Mitte des 16. Jahrhunderts wurden dann auf Anstoß des *Consulado* Minimalinvestitionen beschlossen, um am Amerikageschäft teilnehmen zu dürfen.

¹⁰⁷ CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (VI)*, S. 337.

¹⁰⁸ MELGAR, *El monopolio de Indias*, S. 21. In den Dokumenten der Zeit existierte noch eine Vielzahl anderer Beschreibungen bezüglich der Teilnehmer des Carrerahandels. Sie wurden unter anderem als *hombre de negocios*, *negociante*, *cargador a Indias*, *tratante de Indias*, *tratante y navegante en la Carrera de Indias*, *comerciante habilitado*, *comerciante matriculado en la Carrera de Indias*, *mercader*, *corredores de diversas índole*, *traficante*, *vendedor*, *regatón*, *marchante*, *agente de comercio* oder *navegante* bezeichnet, BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, S. 125.

¹⁰⁹ HAUSBERGER, *Die Eroberung Amerikas durch die Spanier (1492-1572)*, In: FELDBAUER/LIEDL/MORRISSEY (Hg), *Vom Mittelmeer zum Atlantik*, S. 277. Es muss jedoch betont werden, dass die andalusische Kaufmannschaft in großen Teilen aus Einwanderern anderer spanischer (meist nördlichen) Regionen bestand. Das massive Bevölkerungswachstum Sevillas (von 45000 Einwohnern um 1530 auf 100.000 gegen Ende des Jahrhunderts) erklärte sich in erster Linie durch innerspanische Migration. Als Profiteure des Carrerahandels müssen des Weiteren die Handelskapitalisten aus Valladolid, Medina del Campo, Medina de Rioseco, Villalón und Burgos angesehen werden, welche allesamt im 16. Jahrhundert eine Reorientierung ihrer Geschäfte Richtung Atlantik vollzogen haben. Schließlich gilt es zu bemerken, dass die meisten Schiffe der *Carrera* im 16. Jahrhundert kantabrischen Ursprungs waren oder aus der Biskaya stammten, CHAUNU, *Séville et l'Amérique*, S. 21-23.

Das zuerst kastilische, dann spanische Monopol bezüglich der Teilnahme am Carrerahandel besaß neben seinem nationalen und geografischen Exklusivitätsanspruch also ebenfalls eine finanzielle Barriere: Nur wer mindestens 300.000 (später 200.000) *reales* investierte, durfte überhaupt am transatlantischen Handel teilnehmen.¹¹⁰ Eben weil solch hohe finanzielle Bürden zu stemmen waren, organisierten sich viele Geschäftsleute in *compañías*, *commendes* oder *sociedades de mar*.¹¹¹

Die bekannteste Form von Handelsorganisationen stellten dabei die seit dem 13. Jahrhundert in Sevilla existierenden *compañías* dar. Diese ursprünglich italienische Form einer Händlervereinigung war bereits durch kapitalistische Aspekte geprägt. Aus mindestens zwei Geschäftsmännern bestehend, wurde die *compañía* für einen bestimmten Zeitraum (der theoretisch bis ans Lebensende seiner Teilhaber reichen konnte) gegründet. Gewinn und Risiken wurden nach den jeweiligen Kapitalbeiträgen oder nach den Gründungsstatuten aufgeteilt. Dabei gilt es darauf hinzuweisen, dass sich nicht jeder Teilhaber an den Investitionen oder dem operativen Geschäft beteiligen musste. Einige investierten lediglich Kapital, während andere (mit möglicherweise weniger Liquiditäten, aber umso mehr Erfahrung) das Geschäft am Laufen hielten. Die *compañías* können als Vorgänger der offenen Handelsgesellschaften angesehen werden. Daneben existierten ebenfalls die seit dem 12. Jahrhundert auffindbaren *commendes*. Sie waren dadurch gezeichnet, dass ein Händler einer anderen Person (zum Beispiel einem Schiffsbesitzer) seine Waren anvertraute und diese bemächtigte, diese auf einem fremden Markt gegen eine bestimmte Teilnahme am Gewinn zu verkaufen. Zu Zeiten der *Carrera* trug die *commende* bereits Züge einer Kapitalgesellschaft, in dem Kapitalisten, Händlern oder Kommanditisten ihr Geld anvertrauten, damit diese es gewinnbringend in Handelsgeschäften anlegten. Die Gewinne wurden meistens 2:1 auf Geldgeber und Händler verteilt. Schlussendlich gab es noch die *sociedad de mar* beziehungsweise *compañía de cargamento* als spezifische Organisationsform in maritimen Städten. Zwei oder drei Personen taten sich hier für ein ganz bestimmtes Geschäft (zum Beispiel das Chartern eines Schiffes) zeitweise zusammen. Nach Ablauf des Handelsgeschäfts und Verteilung der Gewinne wurde die Gesellschaft wieder aufgelöst.¹¹²

In der Regel lässt sich behaupten, dass die spanischen Handelsgesellschaften mehrheitlich die Form einer *compañía* annahmen und diese auf höchstens fünf Jahre begrenzt war.¹¹³ Es sei noch bemerkt, dass im 18. Jahrhundert, mit der Schwerpunktverlagerung des Handels von Sevilla nach Cádiz, vermehrt die offenen Handelsgesellschaften auf den Plan traten. Diese *sociedades colectivas* machten im Cádiz des 18. Jahrhunderts etwa 90 Prozent der Unternehmen aus. Letztlich sind die privilegierten Handelskompanien zu erwähnen, die ebenfalls im 18. Jahrhundert, im Kontext der bourbonischen Reformen, im spanischen Atlantik erschienen.

¹¹⁰ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 29.

¹¹¹ Dazu Otte: „Die normale transatlantische Handelsgesellschaft bestand aus einem oder mehreren Kaufleuten, die in Sevilla den Warenhandel vornahmen und die Lieferungen von Edelmetallen und Agrarprodukten zum Weiterverkauf entgegennahmen, und dem nach Amerika reisenden Kaufmann, der am Bestimmungsort die von ihm mitgeführten Waren verkaufte, weitere Ladungen in Empfang nahm und mit dem Erlös des Verkaufs Gold, Silber, Perlen und Agrarprodukte kaufte und nach Sevilla verschiffte“, OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 277.

¹¹² DEL VAS MINGO, *Las capitulaciones de Indias*, S. 59-60.

¹¹³ OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 250-251.

Solche wie die *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, nach dem Vorbild der nordwesteuropäischen Handelskompanien gegründeten Unternehmen besaßen demnach ein Monopol auf sämtlichen Import und Export sowie mögliche weitere Privilegien mit bestimmten Inseln oder Regionen.¹¹⁴

Diese Beispiele zeigen deutlich, dass in diesem frühneuzeitlichen, dem Atlantik hingewendeten Kapitalismus, bereits viel Platz für Individualismus bestand. Anders ausgedrückt, beruhte die praktische Vernetzung der atlantischen Welt größtenteils auf privatem Unternehmertum. Es bleibt zu bemerken, dass die hier theoretisch beschriebenen Unternehmensformen in der Realität durchaus unterschiedliche oder flexiblere Organisationsformen annehmen konnten. Aufgrund der großen Distanz zwischen Produzenten, Händlern und den amerikanischen Absatzmärkten entstanden Vertragsmischformen, die unterschiedliche Risiken und Bürgschaften für Händler und Kaufleute beinhalteten. Im Rahmen dieses Warenverkaufs innerhalb der *Carrera* ist die fundamentale Bedeutung des Kreditwesens und der Wechselbriefe hervorzuheben. Das Kreditgeschäft entwickelte sich ursprünglich durch den Warenhandel, erreichte aber bereits zu Zeiten Karls V. einen zusehends stärkeren politischen Einfluss aufgrund der kontinuierlichen Kreditaufnahmen der Krone.¹¹⁵ Durch die dort getätigten Geld- oder Warenvorschüsse, die gewährten Darlehen sowie Warenkrediten auf zukünftigen Lieferungen repräsentierte die südandalusische Region das Zentrum der atlantischen Welt bezüglich der Seefinanzien und der wirtschaftlichen Erschließung Amerikas.¹¹⁶ Des Weiteren entwickelte sich auch der Versicherungsmarkt mit Hinblick auf die Geschäfte der *Carrera* in einem Umfeld, das von möglichen mit der Natur, dem Klima oder dem Wind in Verbindung stehenden Unfällen, Verlusten, Verspätungen oder aber technischen und technologischen Problemen geprägt war.¹¹⁷

Es nahmen auch bei Weitem nicht alle Teilnehmer des Kolonialhandels die beschwerliche Transatlantikreise auf sich, sodass der Erfolg der einzelnen Unternehmen sehr eng mit der Zuverlässigkeit des Kontaktmanns (der sich um den Vertrieb der Waren auf den amerikanischen Messen kümmerte) in Amerika zusammenhing.¹¹⁸ Im Neuspanien-Handel kam es durchaus vor, dass die Händler mit ihren Waren nach Übersee fuhren, im Gegensatz zu den *galeonistas* (die Händler der *tierra firme* Flotte), die nie auf Kredit in Portobelo verkauft und eher Zwischenhändler dorthin geschickt haben.¹¹⁹ In einer Zeit, in der es noch keine Gesellschaften mit begrenzter Haftung gab und der Verkauf auf Kredit üblich war, nahm das Vertrauen in diese Mittelsmänner logischerweise eine fundamentale Bedeutung an. Die Problematik der Vertrauensfrage, basierend auf den langen Warte- und Reisezeiten, konnte jedoch gehandhabt werden, solange das Sevillaner Monopol bestand und solange lediglich eine Abreise pro Jahr stattfand.

¹¹⁴ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 179.

¹¹⁵ LIMBERGER, *Der Aufstieg einer neuen Weltregion, Nordwesteuropa*, In: FELDBAUER/LEHNERS (Hg), *Die Welt im 16. Jahrhundert*, S. 42.

¹¹⁶ OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 283.

¹¹⁷ MACCUSER, *The Early Modern Atlantic Economy*, S. 21.

¹¹⁸ Dazu Otte: „Die Gesellschaften hatten einen streng persönlichen Charakter, Assoziationen zwischen Brüdern, Vettern und anderen Mitgliedern derselben Familien, die ein Netz von über die europäischen Wirtschaftszentren verbreiteten Dynastien bildeten, waren besonders häufig“, OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 271.

¹¹⁹ LAMIKIZ, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World. Spanish Merchants and their Overseas Networks*, S. 81.

Es entstanden allerdings mit der Zeit Schwierigkeiten mit der Loyalität der wachsenden Zahl an Händlern in Lima (welche den direktesten Draht zu den Silbervorkommen Potosís besaßen). Schlussendlich kam es zu einer Art stillschweigenden Vereinbarung zwischen den Handelstätigkeiten der peruanischen und spanischen Händler in der festgelegt wurde, dass Panamá die Grenze zwischen dem Aktionsradius beider Gruppen darstellen sollte. Die Händler in den amerikanischen Kolonien gruppierten sich übrigens nach dem sevillanischen Vorbild ebenfalls in *Consulados* die 1592 in Mexiko-Stadt und 1613 in Lima gegründet worden waren.¹²⁰

II.1. Partizipation der Ausländer

Dieser kurze Einblick in die Prägungen der ersten transatlantischen Handelsgeschäfte der andalusischen Kaufmannschaft darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass seit dem 16. Jahrhundert ein großer Teil dieses Handels von Ausländern betrieben wurde. Dies gilt logischerweise in erster Linie für den Sklavenhandel, den die Kastilier zwar seit der Entdeckung Amerikas in kleiner Zahl selbst betrieben, auf den die Portugiesen im Kontext des Vertrags von Alcáçovas durch ihre Stützpunkte in Westafrika allerdings lange Zeit ein Quasimonopol innehatten und sie mittels königlicher Lizenzen (den *asientos de negros*) berechtigt waren, diese in Hispanoamerika zu verkaufen.¹²¹ Man kann daraus schließen, dass die Portugiesen dank dieser legalen Handelsbeziehung mit den amerikanischen Märkten oder Messen ebenfalls im Schmuggelgeschäft aktiv waren und, neben ihren Niederlassungen in Brasilien, einen zweiten direkten Draht zu den Schätzen Hispanoamerikas besaßen. Nach der Vereinigung beider Kronen unter Philipp II. fanden sich dann auch vermehrt portugiesische Händler in den andalusischen Hafenstädten wieder. Ihre Partizipation im Atlantikhandel wurde von spanischer Seite allerdings immer kritisch und misstrauisch beäugt.¹²²

Die portugiesischen Nachbarn stellten jedoch bei Weitem nicht die einzigen ausländischen Teilnehmer im spanisch-amerikanischen Handel dar. Im Umfeld der Atlantikexpansion und des Carrerahandels wurde das Kreditwesen oder Bankgeschäft im größtenteils kapitalarmen Spanien meistens von Ausländern kontrolliert. Seit Beginn der *Conquista* beteiligten sich die genuesischen Handelskapitalisten und sogenannte *global players* wie die Welser und Fugger aus Augsburg sowie andere oberdeutsche Kaufleute an den lukrativen Geschäften mit den spanischen Kolonien. Die geschäftlichen Beziehungen dieser internationalen Kaufmannschaft mit den führenden Häusern Europas spiegelten sich vor allem im Kreditbereich wider und bescherten Ersteren großen politischen, beziehungsweise handelspolitischen Einfluss.¹²³ Aufgrund ihrer großen Bedeutung lohnt es sich nochmals kurz darauf hinzuweisen, dass die Genuesen seit den Entdeckungsfahrten Kolumbus am Geschäft mit den amerikanischen Kolonien beteiligt waren.

¹²⁰ LAMIKIZ, *Trade and Trust*, S. 73-75. Wie ihre sevillanischen Kollegen repräsentierten sie das mexikanische und peruanische Handelsoligopol. Die meisten ihrer Mitglieder unterhielten geschäftliche Beziehungen oder teilten sogar verwandtschaftliche Beziehungen mit anderen Großkaufleuten in Amerika oder in Spanien. Sie kontrollierten den Transport und den Vertrieb der Waren aus dem Flottensystem, hatten Einfluss auf die Entsendung der Flotten nach Sevilla und hielten die bedeutenden amerikanischen Handelsmessen ab. Siehe hierzu FISHER/PIETSCHMANN, *Wirtschaft, Handel, Geldwesen, Fiskus und Verkehr*, S. 422.

¹²¹ BERNECKER/PIETSCHMANN, *Geschichte Spaniens*, S. 110.

¹²² OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 275.

¹²³ KRUPP, *Der Weg des Silbers*, S. 83.

Sie wandten sich ab 1505 verstärkt dem Amerikahandel zu und waren ab 1513 ebenfalls im Sklavenhandel tätig. Ende des 16. Jahrhunderts verfügten zehn genuesische Kaufmänner über zwölf Schiffe der *Carrera*. Sie waren praktisch auf allen Ebenen des Handels mit dabei, seien es der Waren- und Menschenhandel, Geld- und Versicherungsgeschäfte, Darlehen an Adelige, Krone oder Stadt.¹²⁴ Die Spanier waren praktisch seit Beginn ihrer Amerikaunternehmungen unfähig, die Nachfrage ihrer Kolonien mittels nationaler Produktion zu befriedigen. Gezwungen, auf ausländisches Kapital, Produktionsmöglichkeiten und Netzwerke zurückzugreifen, erfreuten sich zunächst Alliierte wie die Genuesen oder Untertanen der Krone wie Flamen und Deutsche an einer Teilnahme am transatlantischen Handel.¹²⁵ Im 16. Jahrhundert profitierten vor allem die vom Genter Karl V. mittels Privilegien und Lizenzen begünstigten Flamen vom Amerikahandel. Die spanisch-flämischen Beziehungen waren zeitweise so eng, dass sich 1596, im Jahr der verheerenden englischen Attacke gegen Cádiz, eine flämische Kompanie zur Stadtverteidigung bildete. Die Deutschen waren im 16. Jahrhundert in erster Linie durch das Banken- und Kreditgeschäft in Spanien vertreten, ehe sie im 17. Jahrhundert (nach dem Bedeutungsverlust Antwerpens) zusehends auch kommerziell aktiv wurden.¹²⁶

In einem allgemeineren Kontext kann man behaupten, dass es verschiedenste Möglichkeiten für Ausländer gab, um an diesem theoretisch seit den Anfangsjahren der *Conquista* geschlossenen Amerikahandel teilzunehmen.¹²⁷ Sie konnten zum Beispiel gemeinsam mit einem Kastilier ein Unternehmen gründen, solange dieses über den Namen des Letzteren lief. Während sich dieser also um Laden, *registro* und Lizenzen kümmerte, beschäftigte sich der Ausländer möglicherweise mit der Warenbeschaffung. Ausländische Waren konnten dann relativ einfach von einer spanischen Galionsfigur, einem Kommissionisten, registriert und somit nationalisiert werden.

¹²⁴ KELLENBENZ, *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, S. 286.

¹²⁵ „Spanien besaß zu keiner Zeit die nötigen Mittel, um Erschließung, Verwaltung und Handel mit seinem Kolonialreich alleine zu stemmen. Um diese Ziele zu erreichen, musste es Unterverträge abschließen. Genuesische Finanziers, portugiesische Sklavenhändler, deutsche und italienische Soldaten, venezianische Schiffe und deutsche Bergbauexperten waren alle Teil der großen Schar an Kollaborateuren der kolonialen Unternehmungen“, Aus dem Englischen, O'FLANAGAN, *Port Cities of Atlantic Iberia, 1500-1900*, S. 29.

¹²⁶ GIRARD, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz*, S. 66-67. Dazu O'Flanagan: „Italian, Jewish and German businessmen often paid for the outfitting of the boats, the procurement and sale of their cargoes. Many indigenous nationalities, as in the Iberian case, staffed the ships. The intelligence for sailing and chart making came from various sources, principally the Catalans and Italians, slaves from Africa acted in its deckhands and many other crew members came from each and all of Iberia's Atlantic regions“, O'FLANAGAN, *Port Cities of Atlantic Iberia*, S. 20. Siehe bezüglich der bedeutenden ausländischen Einwanderung nach Andalusien ebenfalls Sánchez Mantero: „Entre ellos había comerciantes genoveses, artilleros y mineros procedentes de Alemania, ingenieros y técnicos flamencos, y hasta artistas que llegaron a España y acabaron por afincarse definitivamente en ella. [...] Junto a estos acudieron también otros muchos sin oficio ni beneficio, que se encargaban de realizar los trabajos que despreciaban los propios españoles“, SÁNCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 100-101.

¹²⁷ Es wurde eine Vielzahl an *cédulas* veröffentlicht, in denen explizit entweder Franzosen (1560), Genuesen und Portugiesen (1571) oder Holländern, Zeeländern, Deutschen und Skandinaviern (1608) die Teilnahme am Handel mit *las Indias* untersagt wurde. Dies soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass dem teilweise widersprechende *cédulas* vorhergegangen waren in denen den ausländischen Untertanen der Krone genau diese Teilnahme gewährt wurde (so zum Beispiel 1528 mit der deutschen Kolonisation Venezuelas geschehen), GIRARD, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz*, S. 47-48.

Ausländer benötigten demnach einen Agenten, beziehungsweise Faktor, in Amerika oder einen Bevollmächtigten, der mit der Handelsware reiste und sich um dessen Verkauf und folglich Rücksendung des Silbers kümmerte. Die Ausländer konnten theoretisch überall mitverdienen, sowohl bei der Vermittlung der Waren nach Andalusien, bei deren Reexport nach Amerika und bei der Verteilung des Silbers in Europa.¹²⁸

Neben diesen, von offizieller Seite her gesehen mehr oder weniger legalen Praktiken, konnten sich Ausländer, die eine gewisse Zeit lang (anfangs 20 Jahre, später 10 Jahre) in Kastilien gelebt hatten, naturalisieren lassen und somit ganz offiziell am Handel teilhaben. Im 17. Jahrhundert wurde außerdem entschieden, dass die in Spanien geborenen Kinder von Ausländern (des Öfteren von Consuladomitgliedern despektierlich als *jenizaros* beschimpft), die mindestens zehn Jahre dort gelebt hatten, als Kastilier angesehen werden sollten und somit über einen freien Zugang zur *Carrera* verfügten. Ab der Verordnung des 5. März 1505 war es erlaubt, dass ausländisches Kapital in kastilische Unternehmen investiert werden durfte.¹²⁹ Die Unternehmen der Ausländer in Andalusien waren in der Regel in Form einer Holding organisiert. Während sich der Hauptsitz des Unternehmens zum Beispiel in Antwerpen oder Genua befand, repräsentierten Vertreter in Cádiz oder Sevilla dessen Kapital und investierten in die Carrerageschäfte.¹³⁰

Obwohl die Reise- und Handelstätigkeiten von Ausländern meistens durch Verträge geregelt und somit juristisch abgesichert waren, organisierten sie sich, zur besseren Verteidigung ihrer Rechte, in den spanischen Städten zu Kommunitäten, die ihre eigenen Anführer wählten. Diese *cónsules*, die entweder die Interessen einer spezifischen Nation oder sämtlicher Ausländer in einer Stadt vertraten, dienten als Sprachrohr für die Wahrung und Verteidigung deren Rechte vor den spanischen Autoritäten. Ihre Funktion wurde teilweise vom ausländischen Staatsoberhaupt und immer vom spanischen König oder dessen Repräsentanten bestätigt. Anfang des 17. Jahrhunderts entwickelten sie sich zu einer Art Schiedsrichter oder Mediator zwischen ihren Mitbürgern und den Behörden und Autoritäten des Landes; sie stellten Funktionäre dar, die bereits Züge des modernen europäischen Diplomatendienstes in sich trugen.¹³¹

II.2. *Handel und Waren*

Wie bereits dargestellt, wurden über die Carreraroute Waren aus vier Kontinenten transportiert. Als Ankunfts- oder Abfahrtschäfen der *Carrera* sammelten sich demnach in der Region um Sevilla und Cádiz verschiedenste für den lokalen Verbrauch, den nationalen und europäischen Import, den Export oder Reexport benötigte Waren. Wenn es Regionen gab, die die Vernetzung der Welt in der frühen Neuzeit eher erfuhren als andere, dann gehörte Andalusien sicherlich dazu. Die Händler aus der Region um Sevilla und der Bucht von Cádiz, ob Andalusier, Kastilier, Spanier oder Ausländer, beteiligten sich mit ihren europäischen, afrikanischen, amerikanischen und asiatischen Waren an einem wahrhaften Welthandel; sie stellten zweifellos Pioniere in dieser Hinsicht dar.

¹²⁸ MELGAR, *El monopolio de Indias*, S. 79.

¹²⁹ OTTE, *Von Bankiers und Kaufleuten*, S. 244.

¹³⁰ KELLENBENZ, *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, S. 277.

¹³¹ GIRARD, *El comercio francés*, S. 112-115.

Da im Allgemeinen die Kolonien so abhängig wie nur möglich gehalten werden sollten, mussten vor allem zu Beginn des Amerikaabenteuers komplette Haushaltseinrichtungen exportiert werden, um die Auswanderer zu bedienen und zu versorgen. Auf der Seite der Exporte in die Neue Welt spielten Gewerbeprodukte eine wichtige Rolle. In der Tat hatten die iberischen Monarchien den gewerblichen Sektor der *Americas* stets zu unterbinden versucht, um somit die heimischen Produzenten zu stärken. Zumindest offiziell waren die Kolonien bei der Beschaffung von Handwerks- und Industrieprodukten (Seiden- und Samtstoffe, Kleider, Eisen- und Haushaltswaren, Glaswaren usw.) auf den Handel mit Spanien angewiesen. Doch auch Lebensmittel wie Mehl, Öl, Essig, Wein, Honig und verschiedene Gewürze mussten importiert werden.¹³² Es lässt sich festhalten, dass der iberische Exportkatalog über die Jahrhunderte ziemlich rigide blieb. Er bestand aus den Agrarprodukten Andalusiens, Wein, Öl, Schnaps, Essig, Oliven, getrocknete Trauben und einigen Gewürzen und Wachs. Bei den Gewerbeprodukten wären in erster Linie Stoffe und Kleider zu nennen, ferner Schuhe, Metall- und Lederprodukte, Seife, Gläser, Geschirr, Medizin, Papier, Wachs und Kunstgegenstände. Die größten Fluktuationen bezüglich ihres Anteils innerhalb der *flotas* und *galeones* erfuhr dabei die Agrarprodukte. Obwohl diese theoretisch durch den *tercio de frutos* gegen Schwankungen abgesichert waren, stellten sie durch ihr hohes Gewicht und großen Platzanspruch bei gleichzeitig niedrigen Gewinnmöglichkeiten in Übersee keine favorisierte Handelsware des *Consulados* dar. Wenig überraschend verursachte diese Problematik des Öfteren Konflikte zwischen den Händlern der Flotten und den Produzenten dieser Waren.¹³³

Was die amerikanischen Exporte anging, die in Cádiz oder Sevilla ankamen, so ließen sich generell vier große Warenrouten innerhalb des Carrerahandels ausmachen. Zucker und Tabak waren die bevorzugten Exportgüter der Karibik, Farbstoffe und Kupfer kamen aus Neuspanien, und *tierra firme* handelte ebenfalls mit Tabak und dazu Kakao. Letztlich wurden aus der großen Restregion Hispanoamerikas diverse Produkte wie etwa Muscheln, Leder, Perlen, Metalle und Heilpflanzen (Sarsaparille, Fistelrohr, Wunderblume, Guajakharz) exportiert.¹³⁴

Auch landwirtschaftliche Produkte wie Indigo, aus dem Farbstoffe gewonnen wurden, bildeten einen Teil der lateinamerikanischen Exporte, genauso wie Wolle, Baumwolle, Häute und Gewürze. Die landwirtschaftliche Produktion Lateinamerikas diente aber in erster Linie der Lebenserhaltung der Kolonien.¹³⁵ Innerhalb dieses relativ beschränkten Importkatalogs ist dann ab dem 17. Jahrhundert die wachsende Bedeutung des Zuckers zu beobachten. Die Nachfrage nach dem weißen Gold stieg in Europa unaufhaltsam an. Auch der Handel mit hauptsächlich venezuelanischem Salz war nicht zu unterschätzen, weil es wegen seiner Konservierungsfähigkeiten von Lebensmitteln ein dringend benötigtes Gut in Europa darstellte.¹³⁶

Daneben war brasilianisches Holz (von den Portugiesen *brax* genannt) aufgrund seiner speziellen Färbung ein weiteres beliebtes Exportgut. Im Allgemeinen bildeten Farbstoffe wie Koschenille, Indigo oder besagtes Brasil- sowie Campecheholz lange Zeit favorisierte und sichere Waren, da mit ihrem Handel in Europa die Gewinne garantiert waren.

¹³² WOLFF, *Histoire économique de l'Europe (1000-2000)*, S. 159.

¹³³ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 149.

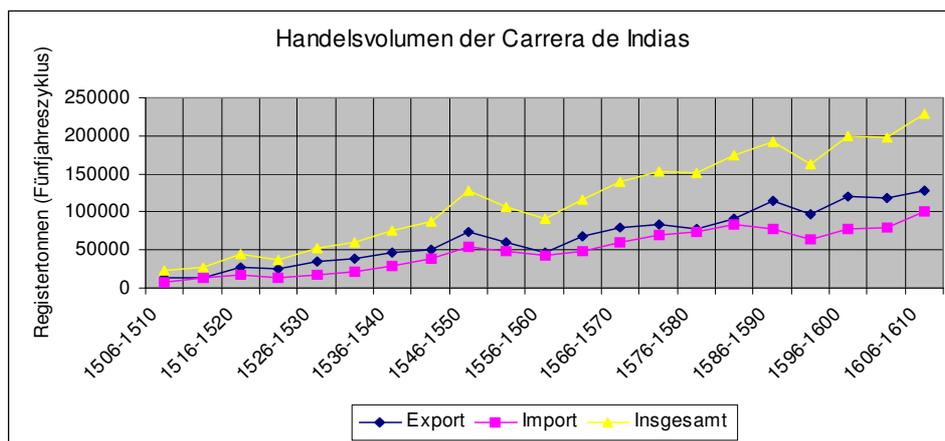
¹³⁴ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 136.

¹³⁵ WOLFF, *Histoire économique*, S. 161.

¹³⁶ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 49.

Tabak, Zucker und Kakao stiegen erst im Laufe des 17., vor allem jedoch des 18. Jahrhunderts zu größerer Wichtigkeit auf.¹³⁷ Daneben gilt es darauf hinzuweisen, dass exotische Tiere wie etwa Affen oder Papageien seit den Anfangsjahren der *Conquista* in Europa und besonders in Spanien als Statussymbole und somit ebenfalls als leicht kommerzialisierbare Waren angesehen wurden, auch wenn deren Erhalt relativ schwierig und ihre Lebensdauer in Europa begrenzt war (die erste Kolumbusexpedition kam mit 40 Papageien zurück).¹³⁸

Schlussendlich ist noch auf den transpazifischen Handel zwischen Mexiko und Manila einzugehen. Nachdem die Philippinen kolonisiert und Manila von den Spaniern gegründet worden war, sollte die Manilagaleone die konstanteste und langjährigste transkontinentale Handelsbeziehung des kolonialen Amerika darstellen. Die Philippinen wurden in das Vizekönigreich Neuspanien eingegliedert, weswegen man behaupten kann, dass sie den westlichsten Stützpunkt Hispanoamerikas darstellten. Amerikanisches Silber wurde in Manila gegen fernöstliche Waren und Produkte eingetauscht. Besonders Seide und Porzellan stellten gefragte Güter dar die über den Umweg Mexikos zu den andalusischen Hafenstädten und von dort auf den europäischen Markt gelangen sollten. Weil die Spanier den asiatischen Gewürzhandel nicht unter ihre Kontrolle zu bringen vermochten und die Philippinen an sich kein wichtiges Handelsgut für das Mutterland produzierten, waren es vielmehr die chinesischen Händler, die sich in Manila niederließen, die den Spaniern chinesische Produkte anbieten konnten. Von Vorseiten der Krone wurde der Manilagaleone aus den bereits erwähnten merkantilistischen Überlegungen heraus jedoch nur ein jährliches Handelsvolumen von 300000 *pesos* zugesprochen. Zu groß war die Sorge vor zuviel kolonialer Eigenständigkeit und dem Verlust kostbaren Silbers Richtung Fernost. Es bleibt festzuhalten, dass der Wert der europäischen Exporte Richtung Amerika geringer war als jener der kolonialen Importe, was natürlich in erster Linie auf die amerikanischen Gold- und Silberlieferungen zurückzuführen war. Es wurden demgegenüber mehr und diversere Waren (mit höherem Gewicht) von der Metropole in die Kolonien exportiert.



Chaunu, *Séville et l'Atlantique (VI)*, S. 328-333.

¹³⁷ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 158.

¹³⁸ PIEPER, *Die Vermittlung einer Neuen Welt*, S. 246-257.

Wegen der schieren Dimensionen seiner Ausprägungen und Auswirkungen erscheint es wichtig, in diesem Teil noch ein paar Worte über die Schmuggelwaren zu verlieren. Es gab verschiedene Gründe, die den nicht aufzuhaltenden Schmuggel und Bruch des Monopolhandels Sevillas erklären. Zum einen vermochten es die Spanier nie, für die Kolonien sämtliche benötigte oder nachgefragte Waren zu besorgen. Wegen fehlender oder mangelhafter Nachschublieferungen vonseiten der spanischen Händler waren die spanischen Siedler also auf den verbotenen Handel mit Ausländern angewiesen. Außerdem boten diese Schmuggler oft die gleichen Waren sowie westafrikanische Sklaven zu niedrigeren Preisen als die einheimischen Händler an. Vielen Kaufleuten in den Amerikas konnte eine einzige jährliche Handelsbeziehung durch die beiden Flotten nicht genügen. Sie waren darauf aus, ihr Geld schnell zu investieren und schnell zu vermehren, also wurden immer wieder die Gesetze gebrochen, die ihnen untersagten, mit den europäischen Ausländern Handel zu treiben. Man kann sogar bezüglich der Neuen Welt von einer Institution der Korruption sprechen, die bis zu den höchsten kolonialen Beamten reichen konnte und somit generell geduldet war. Es ist außerdem gesichert, dass auf praktisch jedem in Sevilla eintreffenden Handelsschiff mehr Ware geladen war, als offiziell in den amerikanischen Häfen registriert wurde.¹³⁹

Die Versuche der Krone, diese verlorenen Steuern durch Steuererhöhungen oder Konfiszierungen wieder gutzumachen, waren darüber hinaus kontraproduktiv: Sie hatten lediglich zur Folge, dass dann noch mehr unregistriertes Handelsgut nach Spanien eingeschleppt wurde. Der Schleichhandel war ebenfalls auf der Manilagalangang und gäbe. Es wurden weitaus höhere Silbervolumen nach Asien verschifft, als offiziell zugelassen waren. Dies war für die kastilische Krone in doppeltem Sinn ärgerlich. Einerseits gingen ihr dringendst benötigte Steuereinnahmen verloren, und andererseits konnte der inneramerikanische Handel durch asiatische Schwarzware prosperieren und größere Eigenständigkeit vom Mutterland erlangen. Im Großen und Ganzen kann festgehalten werden, dass seit den Anfängen des transatlantischen Handels nicht viel von den importierten Reichtümern in Spanien geblieben ist. Die Region um Sevilla und Cádiz stellte wohl eher ein Verteilungszentrum des Silbers zum übrigen Europa dar. Neben besagtem Schmuggel erklärte sich dies jedoch vor allem daraus, dass Spanien auf europäische Importe wie etwa Weizen, einige Metalle, Schießpulver und Kanonen angewiesen war und die Kolonien sich nach Luxusgütern oder Qualitätsprodukten sehnten, welche die Metropole ihnen nicht anbieten konnte.¹⁴⁰

Damit wäre dann auch schon auf das Thema des nächsten Kapitels hingewiesen, nämlich den wachsenden Kontrollverlust der Metropole über den Kolonialhandel sowie, in einem weiteren Sinn, die generelle Depression der spanischen Wirtschaft und dramatische Verschlechterung ihrer Handelszahlen während des 17. Jahrhunderts.

III. *Der Niedergang Spaniens im zweiten atlantischen System*

Es ist schwierig, einen genauen Ursprung für das Entstehen sowie eine präzise Definition des *zweiten atlantischen Systems* zu nennen. Aus einer spanischen Sicht heraus lässt es sich jedenfalls nicht darauf reduzieren zu bemerken, dass der erste Atlantik spanisch beziehungsweise iberisch war, und der zweite durch das Auftreten neuer Akteure aus dem Nordwesten Europas geprägt war.

¹³⁹ VILA VILAR, *Das spanische Handelsmonopol und seine inneren Widersprüche*, In: BERNECKER, [e.a.], *Handbuch der Geschichte Lateinamerikas*, S. 703.

¹⁴⁰ BUTEL, *The Atlantic*, S. 76.

Der spanische Atlantik hatte, so gesehen, bis zur Unabhängigkeit Hispanoamerikas im 19. Jahrhundert Bestand, während gleichzeitig Ausländer seit Beginn der *Conquista* in den Amerikas involviert waren und darüber hinaus zahlreiche und einflussreiche Niederlassungen ausländischer Händler, Kaufleute oder Bankiers in den iberischen Hafenstädten existierten. Untertanen der Krone wie Flamen, Niederländer und Deutsche sowie die alliierten Genuesen erreichten seit dem frühen 16. Jahrhundert einflussreiche Positionen im spanischen Atlantik und verursachten eine Weiterverteilung der amerikanischen Reichtümer von Andalusien zum übrigen Europa. Selbst die Engländer profitierten seit dem Vertrag von *Medina del Campo* 1489 von vorteilhaften Handelsbeziehungen mit Spanien. Ihre Häfen wie Plymouth oder Bristol waren direkt mit Andalusien und den Kanaren verbunden und konnten sich somit in den Carrerahandel einklinken.¹⁴¹ Demnach stellten die Franzosen wohl eine Zeit lang die einzige Großmacht Westeuropas dar, die es aufgrund konstanter Kriegshandlungen mit Spanien nicht schaffte, an diesem lukrativen Handel in gewünschter Masse teilzunehmen und gezwungen war, schon sehr früh mit Piraterie und Freibeuterei an die amerikanischen Schätze zu gelangen.

Aus den bisherigen Seiten wurde einerseits deutlich, in welcher Dimension andalusische Hafenstädte die Vernetzung des Atlantiks vorantrieben, und andererseits, in welchem Kontext Ausländer am kastilischen Monopol beteiligt waren. Während Spaniens goldenen 16. Jahrhunderts funktionierte ein Großteil der *Carrera*- oder Monopolmechanismen nur über ausländische Beteiligungen. In sehr allgemeinen Worten lässt sich behaupten, dass sich die Spanier, neben dem Mangel an Kapital und mit Ausnahme der Burgalesen, eher selten durch großes kaufmännisches Unternehmertum hervorgetan haben. Schon zu Zeiten der *Reconquista* erkannten viele eher die Gewinnmöglichkeiten, die sich durch kriegerische Züge auf Land oder auf See ergaben, weniger, wie zum Beispiel die Genuesen, die rein kommerziellen Opportunitäten.¹⁴²

Mit den ersten Siedlungsversuchen und Kolonien der nordwesteuropäischen Nationen in Zentral- und Nordamerika wird die Neue Welt im 17. Jahrhundert entscheidende kommerzielle Veränderungen erfahren.¹⁴³

¹⁴¹ BUTEL, *The Atlantic*, S. 78. Seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts unterhielten englische Händler und Kaufleute über die Häfen von Bristol, Plymouth oder Southampton geschäftliche Beziehungen mit der iberischen Halbinsel und den ostatlantischen Inseln; sie unterhielten auch wegen der Abhängigkeit ihres Tuchhandels über das sich in spanischer Hand befindende Antwerpen gute Kontakte mit Spanien, LIMBERGER, *Von einer Textilregion zum Warenhaus Europas: Nordwesteuropas erste Schritte auf dem Weg zur Kernregion der Weltwirtschaft*, In: EDELMAYER/FELDBAUER/WAKOUNIG (Hg), *Globalgeschichte 1450-1620*, S. 134.

¹⁴² KELLENBENZ, *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, S. 340.

¹⁴³ Nach Emmer unterschied sich der zweite von Nordwesteuropa geschaffene Atlantik vom spanischen Atlantik vor allem durch den ökonomischen Fokus seiner Kolonien, deren ethnische und demografische Charakteristiken sowie die Organisation des Handels und der Investitionen. In beiden Systemen lieferte Afrika jedoch die Arbeitskräfte. Neu war das Plantagensystem samt fortgeschrittenen, kapitalistischen, auf wirtschaftliche Spezialisierung ausgerichteten Ökonomien. Demgegenüber erschien der hispanische Atlantik als halbherziger Durchbruch in die Ära des internationalen Kapitalismus. Ein Hauptproblem des ersten Systems blieb auch der Transport, der zwar relativ regelmäßig, dafür aber sehr restriktiv gehandhabt wurde.

In diesem Kontext stellen der Niedergang des spanischen Imperiums, die Depression und Krise des 17. Jahrhunderts, der Aufstieg und die Expansion der nordwesteuropäischen Nationen in der Geschichtswissenschaft gerne beschriebene und viel diskutierte Phänomene dar. Es erscheint offensichtlich, dass hier lediglich auf die für den Rest der Arbeit wichtigsten Punkte im Kontext des zweiten Atlantiks eingegangen werden kann. Es wird zunächst darum gehen, den relativen Untergang des spanischen Atlantiks mit Bezug auf den Aufstieg der nordwesteuropäischen Nationen zu erläutern und unter besonderer Berücksichtigung der atlantischen Handelsbeziehungen darzustellen. Im zweiten Punkt des Kapitels gilt es den Fokus auf die bourbonischen Reformen des 18. Jahrhunderts zu legen, welche den zum Teil erfolgreichen Versuch darstellten, die Kontrolle über Kolonien und Handel zurückzuerlangen.

Auch wenn nicht unbedingt Thema dieser Arbeit, gilt es zuerst ein Wort über die Niederländer zu verlieren, weil sie wohl als die Hauptschuldigen im Aufbrechen des spanischen Atlantikmonopols angesehen werden müssen. Von einer rein finanziellen Seite her betrachtet, führten die Niederländer bereits gegen Ende des 16. Jahrhunderts durch ihren Unabhängigkeitskampf einen Wendepunkt in der spanischen Geschichte herbei. Die wirtschaftliche Bedeutung der niederländischen Provinzen mit der internationalen Finanzmetropole Antwerpen an erster Stelle war für das spanische Reich von zu großer Wichtigkeit (Steuereinnahmen und Absatzmarkt betreffend, vor allem jedoch wegen der Abhängigkeit von niederländischen Exporten und Reexporten), als dass man nicht alle Mittel eingesetzt hätte, um diese rebellischen Provinzen wieder unter Kontrolle zu bringen. Die Krone verschuldete sich maßlos, um das zeitweise bis zu 70.000 Mann zählende Heer samt Kriegsmaschinerie finanzieren zu können. Die bereits gebeutelten Staatsfinanzen gerieten nun vollends außer Kontrolle, und die Krone sah sich 1575 gezwungen, den zweiten Staatsbankrott zu dekretieren.¹⁴⁴

Nachdem sie teilweise engste Verbindungen mit den Carrerahändlern und den andalusischen Hafenstädten aufgebaut hatten, beschloss die Krone nach der Erhebung der nördlichen Provinzen logischerweise ein Embargo gegen niederländische Schiffe und Handelsaktivitäten. Vom rentablen Atlantik- und Amerikahandel abgeschnitten waren die Niederländer nun gezwungen, einen direkten Zugang zu den Reichtümern der Neuen Welt zu suchen. (Das Embargo gegen niederländische Schiffe wurde zu dieser Zeit vor allem von der deutschen Hanse sowie den Engländern ausgenutzt, die dementsprechend ihre Handelsaktivitäten sowohl mit der iberischen Halbinsel wie auch dem Baltikum ausbauten). Während sie dies anfangs durch Siedlungsversuche an der karibischen Nordküste Südamerikas taten, stellte doch recht bald die Karibik den bevorzugten Zugang zu den Amerikas dar. Basierend auf der Plantagenwirtschaft sowie dem generellen Schleichhandel zwischen diesen Niederlassungen und Hispanoamerika generierte sich im Laufe des 17. Jahrhunderts ein neuer Atlantik, in dem Händler aus Middelburg oder Amsterdam zunehmend die Hauptrolle einnahmen.

Darüber hinaus waren viele Kolonien der Iberer noch nicht vom internationalen Kapital durchdrungen; neben dem spanischen Monopol existierten lediglich Schmuggel und *asientos*. Den auf Profitmaximierung ausgerichteten Plantagensystemen standen auf spanischer Seite die *haciendas* gegenüber, EMMER, *The Dutch and the Making of the Second Atlantic System*, In: SOLOW (Hg), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, S. 76.

¹⁴⁴ Zum Aufstand der Niederländer als Inflektionspunkt in der Geschichte des spanischen Imperiums, siehe LYNCH, *Los Austrias*, S. 329-349.

Man kann hier durchaus von einer kommerziellen Revolution des 17. Jahrhunderts sprechen, in der zuerst die Niederländer spielbestimmend waren, bevor Engländer oder Franzosen ebenfalls in entscheidendem Maße in den Atlantik eingriffen.¹⁴⁵

Das Aufkommen solcher auf Plantagenwirtschaft fokussierter Unternehmer aus Nordwesteuropa kann allerdings nicht alleine den Untergang des ersten atlantischen Systems erklären (abgesehen davon, dass der Südatlantik de facto spanisch beziehungsweise iberisch blieb). Erst durch die amerikanischen Silberimporte wurde Karl V. und Philipp II. die Möglichkeit der Durchsetzung ihrer Hegemonialpolitik geboten, doch je mehr importiert wurde, desto größer wurden auch die Schulden. Aufbauend auf dem Vertrauen, über unerschöpfliche Silbervorräte in den Amerikas zu verfügen, nahmen sie immer neue Kredite auf, die mit zukünftigen Lieferungen bezahlt werden sollten.¹⁴⁶

Wie aus den Berechnungen der Edelmetallimporte hervorgeht, schossen diese ab den 1550er-Jahren in die Höhe, sie konnten jedoch die zahlreichen Finanzkrisen und Staatsbankrotte Kastiliens nicht verhindern. Aufgrund dieser nicht garantierten Rückzahlungen verlangten die Kreditgeber der Krone recht bald zusätzliche Garantien, wie etwa Lizenzen, die zur eigenen Edelmetallausfuhr aus Amerika berechtigten.¹⁴⁷ Im Kolonialhandel besaßen die Andalusier zwar noch ein Quasimonopol auf die landwirtschaftliche Produktion, doch während Metallprodukte zumindest noch teilweise aus Spanien stammten, stellten die meisten Textilien und andere Gewerbeprodukte Reexporte aus dem europäischen Ausland dar.¹⁴⁸ Bedenkt man, dass sich dazu noch der Schmuggel und eine generalisierte Hinterziehung gesellten, so kann man sich ein recht gutes Bild über den wahren Zustand des iberischen Monopols machen. Das Land mit dem Monopol auf den Silberimporten Amerikas musste 1599 Kupfermünzen als Ersatz für Silberstücke einführen und seine Währung entwerten.¹⁴⁹

Nach den ruinösen Kriegen im 16. Jahrhundert gegen Frankreich, England und die niederländischen Provinzen stand das Reich Ende des Jahrhunderts, finanziell gesehen, mit dem Rücken zur Wand. Philipp II. hatte zwar durch militärische Verstärkung und hohe Befestigungsausgaben die *Carrera* sicherer vor ausländischen Übergriffen gemacht, doch die hohen Silberimporte am Ende des Jahrhunderts konnten nicht mehr effektiv genutzt werden.

¹⁴⁵ BUTEL, *The Atlantic*, S. 91. Siehe dazu: „España perdió el monopolio de introducir artículos suntuarios en América, pues aparecieron competidores ingleses, franceses y holandeses, que los llevaban a mejores precios, ya que no tenían que pagar tantos impuestos, ni los gastos de las flotas. La inmensa costa atlántica americana se prestaba además favorablemente al contrabando, [...] (incluso contaban frecuentemente con la aquiescencia de las propias autoridades). El contrabando había comenzado a operar bajo tutela inglesa durante la segunda mitad del siglo XVI, pero no adquirió dimensiones alarmantes hasta un siglo después, cuando contó con el apoyo de Jamaica (conquistada por los británicos en 1655) y de las numerosas islas ocupadas en el Caribe por los franceses, holandeses, daneses y hasta suecos. Desde ellas pudieron suministrar sus manufacturas europeas a los criollos, sin necesidad de utilizar a los españoles como intermediarios“, online unter: <http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/la-lenta-agonia-del-siglo-xvii/> (24.11.2011).

¹⁴⁶ SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika*, S. 143.

¹⁴⁷ KOHLER, *Expansion und Hegemonie, 1450-1559*, S. 103. Laut Gschwendtner ist der Staatsbankrott von 1577 als das Scheitern Karls V. in der Errichtung eines Weltreichs anzusehen, durch den dann die Wende hin zu einem kapitalistischen Weltssystem vollzogen wurde, GSCHWENDTNER, *Reconquista und Conquista*, S. 208.

¹⁴⁸ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 151.

¹⁴⁹ MALTBY, *The Rise and Fall of the Spanish Empire*, S. 131.

Zur konstanten Preiserhöhung über das gesamte Jahrhundert hinweg gesellte sich nun auch und vor allem in Spanien eine extreme Inflation hinzu. Zu dieser Zeit war zwar für Spanien noch lange nicht alles verloren, doch die scheinbar unendlichen Nachschublieferungen an Silber verblendeten in gewisser Hinsicht seine Sicht auf die Realität. Spanien knüpfte sein Schicksal bedingungslos an seine amerikanischen Reichtümer, und dies ging so lange gut, wie der atlantische Silberfluss anhielt.¹⁵⁰

Eben dieser atlantische Silbertransport begann mit dem neuen Jahrhundert zuerst zu stagnieren und ab den 1620er-Jahren langfristig rückläufig zu werden. Mit dem einsetzenden Rückgang spanischer Silberimporte rutschte das Land nun definitiv in einen langwierigen Negativzyklus. Es ist in diesem Kontext nicht wichtig, ob man den Anfang der Krise dabei mit den ersten Staatsbankrotten und Währungsdevaluierungen, dem Tod Philipps II. (als Übergang von den *Austrias mayores* zu den *Austrias menores*), der symbolträchtigen Niederlage der *unbesiegbaren Armada* von 1588 oder anderen entscheidenden militärischen Niederlagen und darauf folgenden Friedensverträgen gleichsetzt. In einem größeren Kontext besiegelten wohl eine allgegenwärtige Korruptionsanfälligkeit des metropolitanischen und kolonialen Beamtenapparates, teilweise korrupte Strukturen innerhalb der *Casa de la Contratación*¹⁵¹ und bei den Leitern der Konvois (und sogar *Armadas*), die Tendenz zur Hinterziehung sowie die allgemeine Machtlosigkeit gegenüber dem Schleichhandel mit einem Doppelkontinenten unkontrollierbaren Ausmaßes die wachsenden Hauptursachen der zunehmenden Dekadenz des spanischen Atlantiks im 17. Jahrhundert.¹⁵² Je mehr der Staat versuchte, sich dieser Probleme durch *ordenanzas* anzunehmen, desto mehr schienen sie ihm zu entgleiten.

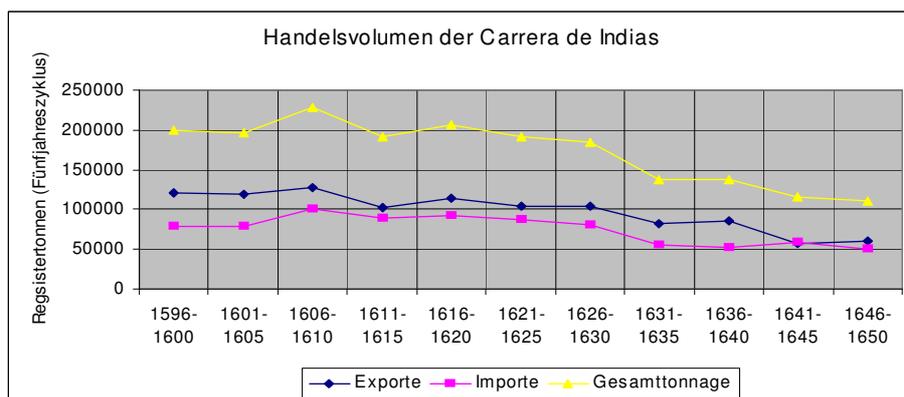
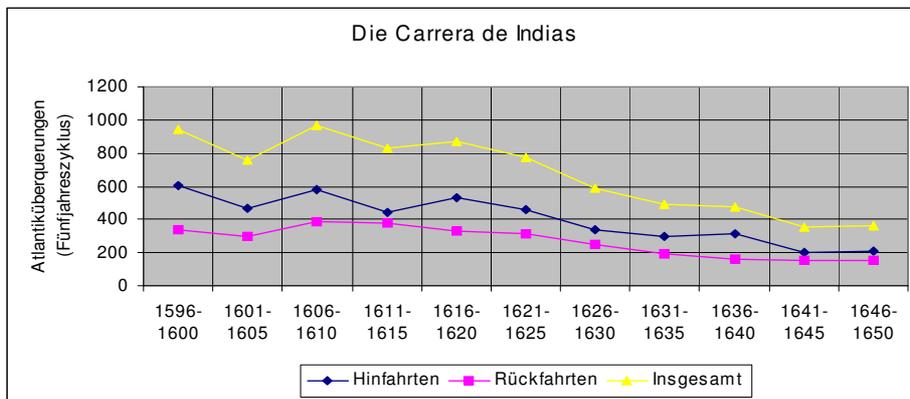
¹⁵⁰ „El desastre no era total y por el momento España se salvó de las consecuencias de su propia locura gracias al dinero que obtenía en América. Las defensas imperiales que erigió Felipe II permitieron que los ingresos procedentes de las colonias continuaran inyectando vida en la economía de la madre patria. Pero ese dinero no se invertía de manera productiva, y por ello continuó aumentando la inflación. Además, esos beneficios no podían durar siempre; confiar exclusivamente en los recursos coloniales era una invitación al desastre cuando disminuyeran esos recursos. Pero nadie miraba hacia el futuro, y menos que nadie el gobierno. [...] Cuando declinó el comercio colonial, se produjo también el declive de España“, LYNCH, *Los Austrias*, S. 409-410.

¹⁵¹ Sinnbildlich für Spaniens Dekadenz durchlebte die *Casa de la Contratación* im 17. Jahrhundert schwere Zeiten durch einen wilden, fast außer Kontrolle geratenen Ämterverkauf. Während sie lange Zeit mit relativ wenig Personal auskam, zählte sie 1687 schon 110 Angestellte. Es existierten sogar lange Wartelisten, um einen Posten innerhalb der *Casa* zu ergattern; dabei spielte das relativ geringe Gehalt sicher keinen Grund, vielmehr lockten die vielfältigen Verdienstmöglichkeiten, die sich durch diese Funktionen samt Kompetenzen ergaben. Obwohl offiziell verboten, beteiligten sich diese Amtsinhaber direkt oder indirekt am Carrerahandel. Eine unangemeldete Kontrollvisite des Kronbeamten Juan de Góngora 1643 zeigte, dass die Quasi-Totalität sich an illegalen Praktiken beteiligte und ihre Position ausnutzte. Die *Casa* wurde zu einer Versammlung von Frachtern und Schiffseignern, einem Instrument, das von den Händlern Andalusiens kontrolliert wurde, siehe dazu GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 51-53.

¹⁵² GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 102. Siehe dazu Carrasco Gonzales: „Para eludir esta legislación exclusivista, los comerciantes extranjeros recurrieron a subterfugios de todo tipo: utilizaron cargadores españoles como testaferros, emplearon nombres falsos, sobornaron a los agentes de la Cortona e incluso se arriesgaron a comerciar directamente“, CARRASCO GONZALEZ, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz, 1650-1700*, S. 27.

Als die Krone zum Beispiel 1623 einen Bann auf bestimmte ausländische Importe legte, um die koloniale Nachfrage durch spanische Gewerbeproduktion zu decken, hatte dies nicht eine Stärkung der nationalen Industrie zur Folge, vielmehr verteuerten sich die Preise dieser Waren innerhalb der eigenen Grenzen. Die Händler Andalusiens wurden also noch stärker gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten benachteiligt, was eine weitere Erhöhung des Schleichhandels bedeutete.¹⁵³

Ab den 1620er-Jahren war dann definitiv ein kontinuierlicher Rückgang der transatlantischen Carrerfahrten sowie des Handelsvolumens auszumachen. Wie in den folgenden Grafiken dargestellt, fielen in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts die Zahlen der Hin- und Rückfahrten innerhalb der *Carrera* deutlich. Damit gingen ein ähnlich starker Rückgang des Handelsvolumens, des Wertes der Ladungen und demnach auch des Importes an Edelmetallen einher. Es war weniger der Fall, dass die Kolonien plötzlich nicht mehr am Handel interessiert waren, vielmehr verlor die Metropole einen ständig wachsenden Anteil am Handel mit ihren Kolonien. Der Carrerahandel brach stark ein, die amerikanische Silberproduktion wurde rückläufig, und dazu hielten die immer autonomer werdenden amerikanischen Kolonien einen steigenden Anteil an den Edelmetallen zwecks lokaler Investitionen zurück.¹⁵⁴



Chaunu, *Séville et l'Atlantique (VI)*, S. 337.

¹⁵³ Eine offizielle Schätzung aus dem Jahre 1624 (die möglicherweise die Situation dramatisieren wollte) ging davon aus, dass die diesjährige *tierra firme* Flotte mit 85 Prozent Schmuggelware beladen war, MALTBY, *The Rise and Fall*, S. 132-133.

¹⁵⁴ LYNCH, *Los Austrias*, S. 412.

Dem 17. Jahrhundert wird die meiste Aufmerksamkeit gewidmet, weil es in vielerlei Punkten für die Dekadenz des spanischen Imperiums stand. Der Niedergang Spaniens kann dabei als Zeichen für die allgemeine Depression oder Krise des 17. Jahrhunderts angesehen werden, die damals den europäischen Kontinent heimsuchte. Es stand für fallende Handelszahlen (Spaniens Amerikahandel fiel auf ein Drittel des Niveaus der goldenen Jahre des 16. Jahrhunderts), Inflation und sinkende Profitraten. In einem größeren Kontext ließ sich zu dieser Zeit eine zunehmende Dekadenz sämtlicher Mittelmeermächte (Portugiesen, Spanier, Italiener und Ottomanen) feststellen.¹⁵⁵

Es wurde immer deutlicher, dass die Krone zwar weiterhin das offizielle Monopol bezüglich der Neuen Welt besaß, daraus jedoch immer weniger Nutzen ziehen konnte. Es bleibt ein unleugbarer Fakt, dass nicht bloß das Volumen der andalusischen Agrarprodukte im Carrerahandel während dieses Krisenjahrhunderts kontinuierlich fiel; auch im Vergleich zu den Gesamtexporten fielen die nationale Produkte prozentual zurück.¹⁵⁶

Nach den Friedensschlüssen mit Frankreich (Vervins 1598) und England (London 1604) sowie dem 1609 unterzeichneten Waffenstillstand mit den Niederländern herrschte zwar auf dem Atlantik eine illusorische *pax hispanica*, doch die Machtverhältnisse drehten sich zusehends zugunsten der nordwesteuropäischen Nationen.¹⁵⁷

„Diesen Verträgen wurden aber von den Widersachern der Spanier südlich des Wendekreises des Krebses und westlich einer Linie inmitten des Atlantiks keine Gültigkeit zuerkannt. No peace beyond the lines' wurde zum Legitimationsprinzip der westeuropäischen Kapferfahrer gegen die Iberer.“¹⁵⁸

Mit der Wiederaufnahme der Kriegshandlungen gegen die Niederlande 1621 nach dem zwölfjährigen Waffenstillstand schien der spanische Amerikahandel also definitiv in eine Langzeitkrise gerutscht zu sein. Abgesehen von dem scheinbar außer Kontrolle geratenen Problem des Schmuggels gesellte sich die in Ursache und Auswirkung so kontrovers diskutierte europäische Preisrevolution hinzu, die vor allem in Spanien, in einem Kontext allgemein schlechterer Ernten und größerer Importabhängigkeit (von den Getreiden des Baltikums über den Amsterdamer Markt) verheerende Folgen für breite Bevölkerungsschichten verursachte. Es ist wohl nicht zu leugnen, dass das stetige Anwachsen der „in Umlauf befindlichen Menge amerikanischen Silbers in eine anhaltende und letztlich ruinöse Eskalation der Warenpreise umsetzte, die sogenannte Preisrevolution“¹⁵⁹. Obwohl diese Entwicklung europaweit zu spüren war, so waren ihre Ausmaße doch am stärksten in Spanien.

¹⁵⁵ FRANK, *World Accumulation*, S. 65.

¹⁵⁶ GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 112.

¹⁵⁷ MALTBY, *The Rise and Fall*, S. 119-120.

¹⁵⁸ HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, S. 56.

¹⁵⁹ FISHER/PIETSCHMANN, *Wirtschaft, Handel, Geldwesen, Fiskus und Verkehr*, S. 409-411. Laut Chaunu erlebt Spanien zwischen 1504 und 1650 einen kontinuierlichen Rückgang der Kaufkraft durch inflationäre Entwicklungen, die zu einer Verfünffachung der Preise führten, siehe hierzu CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (VI)*, S. 44.

Die Neue Welt sollte der spanischen Krone zwar über Jahrhunderte Edelmetalle in enormen Mengen und den Status einer Weltmacht zusichern, dennoch bewirkte dieser Silberfluss im 17. Jahrhundert das genaue Gegenteil: Er beförderte Spanien in eine Wirtschaftskrise, die von extremen Inflationsraten gezeichnet war.¹⁶⁰

Das 17. Jahrhundert mag, was die Kultur betrifft, als goldenes Zeitalter in die spanische Geschichte eingegangen sein, doch neben den Velázquez, Grecos, Cervantes und ihresgleichen konnte wahrlich nichts mehr darüber hinwegtäuschen, dass die Euphorie und der schier grenzenlose Optimismus des 16. Jahrhunderts verfliegen waren. Die Realität stand für wiederholte Staatsbankrotterklärungen, den Ausbruch von Epidemien, negative demografische Entwicklungen, sinkende Einnahmen und einen einbrechenden atlantischen Handelsverkehr. Der Atlantik hatte Kastilien zu Weltruhm geführt, doch das einst schillernde und mit einem Universalitätsanspruch ausgestattete spanische Imperium, das erste weltumspannende Reich der Geschichte, verabschiedete sich im Laufe des 17. Jahrhunderts vom Konzert der Großen und musste oft hilflos mitansehen wie Nordwesteuropa zur neuen dynamischeren Führungskraft des Atlantiks vorpreschte.

Obwohl es zumindest heute, aus rein geografischen oder logistischen Gesichtspunkten, offensichtlich erscheint, dass die Spanier nicht die Mittel aufbringen konnten, um ihren Monopolanspruch auf den amerikanischen Doppelkontinenten in der Praxis politisch und wirtschaftlich umzusetzen, bildeten doch die Verteidigung und Erhaltung dieses atlantischen Monopols ihre Primärsorge.¹⁶¹ Mit dem Aufstieg Englands, Frankreichs, der Skandinavier und der Unabhängigkeit der Niederlande wurde der Atlantik jedenfalls zu Beginn des 17. Jahrhunderts zum Konfrontationsfeld europäischer Nationalinteressen.

III.1 *Krieg und Märkte*

Rückblickend betrachtet, scheint, dem auch konfessionell begründeten Dreißigjährigen Krieg, der 1648 gemeinsam mit dem Achtzigjährigen Krieg im Westphälischen Frieden beigelegt werden konnte, bezüglich der Konflikte des 17. Jahrhunderts die größte Bedeutung zugeschrieben zu werden. Diese Auseinandersetzungen Westeuropas, die zusehends auch außereuropäisch ausgefochten wurden, können jedoch zum großen Teil als ein konstantes Kriegführen zwischen den großen merkantilistischen und expansiven Mächten angesehen werden (in denen Konfessionen nur mehr eine untergeordnete Rolle spielten). In solchen ökonomisch fundierten Kriegen (die wirtschaftlich gesprochen auch über Importtarife, Monopole und dergleichen geführt wurden) ging es in erster Linie um Machtvergrößerung, Märkte und Ressourcen, also den Zugang zu Reichtümern. Das spanische Reich konnte dabei wegen seiner zahlreichen Besitztümer praktisch von keiner Auseinandersetzung nicht betroffen sein. Dass dabei die europäischen Großmächte ihren Fokus auch über den Atlantik richteten, überrascht nicht.

¹⁶⁰ Dazu García-Baquero: „*Independientemente de las posibles objeciones a sus (Earl J. Hamilton) series de precios y salarios, a la metodología de la cuantificación y, sobre todo, a la hipótesis de que fue esta revolución de precios la generadora del capitalismo moderno, el hecho demostrado de una inflación galopante en nuestra región y del papel que en elle jugaron los metales preciosos americanos parece incontestable*“, GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 62.

¹⁶¹ HAUSBERGER, *Das Reich, in dem die Sonne nicht unterging*, S. 349.

Zu groß waren die Verlockungen und Reichtümer der Neuen Welt, als dass man den Iberern ihr Monopol nicht hätte streitig machen wollen.¹⁶² Dieser Versuch und letztlich Erfolg des Aufbrechens des Monopols determinierte die Außen- und Kriegspolitik der frühen Neuzeit. Die nordwesteuropäischen Nationen begnügten sich schon bald nicht mehr nur mit Schleichhandel und indirekter beziehungsweise genehmigter Partizipation im Carrerahandel, sie wollten selbst und direkt am Reichtum und den Ausbeutungen der Neuen Welt teilhaben. Mit dieser, aus spanischer Sicht, „*Siniflut aus dem Norden*“ begann ab 1625 deren generalisierter Angriff auf die Karibik. Als gemeinsamer Nenner sämtlicher nordwesteuropäischer bis hin zu skandinavischer Atlantikunternehmungen galt, im fundamentalsten Sinn, die Schwächung der iberischen Monarchie. Schon drei Jahre später sollte es einer niederländischen, von Piet Heyn angeführten Freibeutertruppe gelingen, die mit dem Jahreseinkommen der Krone gefüllte Silberflotte in der Karibik zu erobern.¹⁶³

Den Nordwesteuropäern gelang es, eigene Kolonien auf spanischem Hoheitsgebiet anzulegen. Vor allem der karibische Raum bildete, wie schon zuvor für die Spanier, das Eingangstor zur Neuen Welt. Mit dem Eintreffen der nordwesteuropäischen Eroberer änderten sich auch die Handelsausrichtungen und Aktivitäten Lateinamerikas. Anders als die Spanier, die die Karibik vor allem als strategischen Stützpunkt für ihr Flottensystem ansahen, ansonsten jedoch größtenteils vernachlässigten, interessierten sich Franzosen, Niederländer, Engländer und Skandinavier für die wirtschaftliche Nutzung dieser Inseln. Die Plantagen wurden daraufhin zum neuen Charakteristikum der karibischen Inseln. Angefangen mit den Engländern auf Barbados (1625) und etwas später Jamaika (1655), dessen Zuckerrohrplantagen innerhalb kürzester Zeit landschaftsprägend wurden, legten kurze Zeit später auch die Franzosen auf Martinique und Guadeloupe großangelegte Plantagen an, ähnlich wie die Niederländer in Surinam oder auf den Kleinen Antillen. Neben dem Zuckerrohr bildeten Kaffee, Kakao, Tabak, Baumwolle und Indigo die weiteren wichtigen Anbauprodukte.¹⁶⁴

Die Iberer konnten sich zwar damit trösten, weiterhin einen Großteil des amerikanischen Festlandes für sich zu beanspruchen, doch die nordwesteuropäischen Nationen unternahmen im 17. Jahrhundert entscheidende Vorstöße in die Neue Welt und bewirkten damit fundamentale Neuerungen und Veränderungen des transatlantischen Handels. Die Inbesitznahme von Teilen des karibischen Raums durch nordwesteuropäische und skandinavische Länder stellte natürlich für die auf Monopolherrschaft ausgerichteten Spanier ein inakzeptables Vorgehen dar.

¹⁶² CARRASCO GONZALEZ, *Comerciantes y casas de negocios*, S. 22. Dazu Wendt: „*Dazu gab es verschiedene Alternativen, die vielfältig miteinander verquickt waren: die Suche nach neuen Handelswegen ausserhalb spanischer oder portugiesischer Kontrolle, Piraterie – auch Freibeuterei genannt –, Schmuggel und die Etablierung von Stützpunkten. Untermuert und legitimiert wurden diese Aktionen durch politische Propaganda, die – modern gesprochen – spanische Menschenrechtsverletzungen in Europa und Übersee anprangerte. Außerdem wurde das Naturrecht bemüht, um freie Schifffahrt auf den Weltmeeren und ungehinderten Handel an ihren Küsten einzufordern*“; WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 111.

¹⁶³ EDELMAYER/GRANDNER, *Santa Catalina – Old Providence: Eine Insel in der Karibik zwischen Mikro- und Globalgeschichte*, In: EDELMAYER [e.a.], *Plus ultra: Die Welt der Neuzeit: Festschrift für Alfred Kohler zum 65. Geburtstag*, S. 554.

¹⁶⁴ EMMER, *Die karibischen Gebiete 1600-1760*, In: BERNECKER [e.a.], *Handbuch der Geschichte Lateinamerikas (Bd 1)*, S. 729-732.

Doch obwohl sie sich nicht einfach mit der offenen Verletzung ihres Monopolanspruchs abfinden konnten, bildeten die schwindenden Zahlen ihres transatlantischen Schiffverkehrs sowie die wachsende koloniale Autonomie ihre wohl noch größere Sorge. Die Silberproduktion wurde genauso wie der Atlantikhandel rückläufig. Im Kontext dieser atlantischen Depression wandte sich die Krone anderen Regionen wie Portugal und Katalonien zu, um sich durch Steuereintreibungen zusätzliche Einnahmen zu beschaffen. Dies konnte seitens dieser Reiche nur zu noch mehr Antipathie gegenüber der Zentralregierung in Madrid führen.¹⁶⁵ Zu dem fast schon traditionellen Konflikt mit Frankreich gesellten sich demnach ab den 1620er-Jahren zusätzliche Konflikte (beziehungsweise Bürgerkriege) mit den aufmüpfigen Portugiesen, die ab 1640 wieder ihre Unabhängigkeit erlangten, sowie mit den revoltierenden Katalanen, die zeitweise gemeinsame Sache mit den Franzosen machten. Spätestens mit der Niederlage gegen Frankreich und der Unterzeichnung des Pyrenäenfriedens 1659 war die Vormachtstellung Spaniens in Europa und auf dem Atlantik Geschichte. Die Iberer wurden in dieser Ära des Aufstiegs Nordwesteuropas gezwungen, ungeheure Anstrengungen auf sich zu nehmen, um zumindest ihre strategisch wichtigsten Handelsrouten und Hafenstädte zu verteidigen, massiv zu befestigen und vor allem den karibischen Raum durch teure, ständig bemannte Garnisonen zu schützen. Darüber hinaus wurden weitere Ressourcen benötigt, um auf den zahlreichen Schlachtfeldern Europas die Interessen des Reichs zu sichern. Im Sinne Paul Kennedys hat sich die Krone in Madrid dabei sicherlich dermaßen übernommen, dass man von imperialer Überdehnung sprechen darf.

„Spanien ruinierte sich selbst, um sein Imperium zu retten.“¹⁶⁶

Sämtlichen Anstrengungen zum Trotz gelang es der Krone jedoch nicht, die Negativspirale zu stoppen und die Kontrolle über die *Carrera* geschweige denn den Atlantik zurückzugewinnen. Der Anteil oder Einfluss der Ausländer am transatlantischen Verkehr wurde immer größer. Die meisten Schiffe der *Carrera* stammten, obwohl seit Beginn die Annahme bestand, auf spanische Schiffe zurückzugreifen, aus dem Ausland. Diese Entwicklung wurde bereits zu Zeiten Philipps II. offensichtlich und nahm nun immer bedrohlichere Ausmaße an.¹⁶⁷

Die *frutos de tierra* ausgenommen, waren fast alle Waren, die in Sevilla, Sanlúcar oder Cádiz beladen wurden, ausländischer Herkunft.

¹⁶⁵ LYNCH, *Los Austrias*, S. 537. Dazu Edelmayer: „Gerade diese finanziellen Probleme der Monarchie führten dazu, dass die Einheit der iberischen Welten wieder zerbrach. [...] Seinen (Graf von Olivares, Minister unter Philipp IV) folgenschwersten Plan präsentierte er 1625, die sogenannte *Unión de Armas*, die Vereinigung der Kräfte. Hinter dem Projekt stand die Idee, wirklich ein einheitliches spanisches Königreich zu schaffen und die *Monarquía compuesta* in ein Königreich Spanien umzuwandeln. Der Plan beinhaltete die Schaffung gleichmäßiger Abgaben in allen Territorien der Monarchie, was die Benachteiligung Kastiliens gegenüber den anderen Reichen beendet hätte [...]. Der Plan fand auch durchaus die Zustimmung von Aragón, Valencia, der südlichen Niederlande und der italienischen Territorien, wurde aber von Katalonien abgelehnt“, EDELMAYER, *Ausbruch zu neuen Ufern*, In: EDELMAYER/FELDBAUER/WAKOUNIG (Hg), *Globalgeschichte 1450-1620, Anfänge und Perspektiven*, S. 49.

¹⁶⁶ Aus dem Englischen, MALTBY, *The Rise and Fall*, S. 117.

¹⁶⁷ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 114. In diesem Kontext gilt es zu bemerken, dass wegen der schlechteren Qualität des andalusischen Holzes seit 1593 ein königliches Dekret existierte, welches es untersagte, dass Schiffe aus der Region am Carrerahandel teilnehmen durften. Dies mag einer der Gründe dafür sein, warum sich kein andalusischer maritimer Industriekomplex gebildet hat, GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera*, S. 74.

Durch die Finanznöte, die Importabhängigkeit und den Bedarf an europäischen Fertigprodukten waren dann auch alle Friedensverträge der Mitte des 17. Jahrhunderts (der spanisch-niederländische Frieden von Münster 1648 oder die spanisch-englischen Verträge von 1667 und 1670) mit handelsspezifischen Artikeln besetzt. Demnach kann hier sinnbildlich für eine ganze Reihe an Verträgen der Pyrenäenfrieden von 1659 genannt werden, der wohl eher Züge eines Handelsvertrags denn eines politischen Vertrags trug, indem den siegreichen Franzosen bedeutende wirtschaftliche Privilegien zugestanden werden mussten. Ohne auf die Totalität dieser 124 Artikel eingehen zu können, sei hier nur kurz auf einige wichtige Artikel verwiesen.¹⁶⁸

Wie nun bereits mehrfach bemerkt, hatten sich Ausländer seit Beginn der *Conquista* mit einer scheinbar stetig wachsenden Bedeutung an den verschiedenen Dimensionen des spanischen Monopols beteiligt. Wie vorher beschrieben, wurde diese Entwicklung besonders im transatlantischen Handelsverkehr sichtbar. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts intensivierte sich die spanische Dekadenz, als die Flotten in immer unregelmäßigeren Abständen die Kontinente miteinander verbanden und die Händler Nordwesteuropas dem Atlantik immer deutlicher ihren Stempel aufdrücken konnten.¹⁶⁹ Aus solchen, wie in obig erwähnten Friedensverträgen gewährten Privilegien, formierten sich in Andalusien ganz offiziell ausländische *naciones*. Solche *naciones* funktionierten ähnlich dem System der Extraterritorialität und entzogen den spanischen Autoritäten quasi jede Autorität über Ausländer und deren Aktivitäten auf spanischem Territorium. Dafür wurden von den Ausländern in den verschiedenen spanischen Städten eigene Konsule und Richter bestimmt, die sich um ihre Angelegenheiten zu kümmern hatten. Den ausländischen Gemeinschaften musste ebenfalls das Recht eingeräumt werden, Edelmetalle offiziell außer Landes schaffen zu dürfen.

¹⁶⁸ So sichert Artikel fünf des Vertrags den Franzosen freies Handeln und Reisen in Spanien zu; diese Freiheiten werden dann in Artikel zehn und elf nochmals bestätigt und verallgemeinert. Artikel sechs garantiert ihnen den Status der meistbegünstigten Nation, während Artikel sieben strafmildernde Prozeduren bei etwaigem Fehlverhalten französischer Händler und Kaufleute in Spanien vorsieht und sämtliche bis dahin (von spanischen Behörden) beanstandeten Reklamationen für nichtig erklärt. Artikel neun scheint diesbezüglich den ausländischen Händlern, Schiffseignern, Steuermännern oder Matrosen totale Straffreiheit oder zumindest weitgehende Immunitäten gegen Strafverfolgung, (Waren)Kontrollen und Expropriationen zu garantieren. Durch die Auflockerung der bürokratischen Prozeduren in den Hafenstädten und eine sehr konkrete Definition bezüglich Schwarzwaren wird der Schleichhandel in den Artikeln zwölf, dreizehn und vierzehn praktisch legalisiert; selbst ein von spanischen Häfen ausgehender Handel mit den Feinden der Krone wird den Franzosen erlaubt. Mit der Bestätigung der legalen Ausfuhr an Edelmetallen durch Ausländer wird außerdem in Artikel acht eine der merkantilistischen Maxime außer Kraft gesetzt. Der Pyrenäenfrieden vom 07. November 1659, online unter: <http://mjp.univ-perp.fr/traites/1659pyrenees.htm> (14.12.2011). Dazu Girard: „*En ciertos aspectos, el Tratado de los Pirineos es un verdadero tratado de comercio, que fue incluido en un tratado político. [...] Lograron brindarle a Francia una seguridad mayor que la que hasta ese momento había tenido, una seguridad igual a la que disfrutaban sus principales competidores, además hacía que el fraude fuera menos peligroso para ellos y la represión más difícil para los españoles. [...] En realidad, [...] los franceses obtuvieron del Tratado de los Pirineos todo lo que quisieron. Su victoria económica fue más completa aún que su victoria política*“, GIRARD, *El comercio francés*, S. 142-143.

¹⁶⁹ LAMIKIZ, *Trade and Trust*, S. 78-79.

Es erscheint unnötig zu betonen, dass diese Maßnahmen einem spanischen Offenbarungseid und einer Legalisierung des Schmuggels und der Umgehung sämtlicher spanischer, das Monopol betreffender Gesetze gleichkamen.¹⁷⁰ In diesem Sinn kann man bereits von einem frühneuzeitlichen informellen Imperialismus sprechen, welcher den Nordwesteuropäern einen wachsenden Einfluss auf den Atlantik und die *monarquía hispánica* zusicherte. Dieser theoretisch geschlossene spanische Atlantik konnte also spätestens ab der Mitte des 17. Jahrhunderts nur mehr dank Ausländern beziehungsweise Naturalisierten und *jenizaros* funktionieren. Dies war vom einfachen Zollbeamten bis hin zum König mittlerweile jedem klar. In diesem Kontext stellt dann auch die Korruption nur mehr ein Detail einer größeren oder komplexeren spanischen Dekadenz dar, in der die andalusischen *cargadores de frutos* auch innerhalb des *Consulados* zunehmend an Einfluss gegenüber den Ausländern verloren.¹⁷¹

Wenn man zu Beginn der Verbindungen zur Neuen Welt theoretisch noch von einem andalusischen Monopol sprechen konnte (in dem allerdings bereits Ausländer beteiligt waren), so war die Realität im 17. Jahrhundert eine ganz andere. Dieses spanische Monopol, obwohl offiziell noch existent, konnte seine weltweiten Vernetzungen nur mehr über äußere Zuflüsse alimentieren.¹⁷² Wie aus der hier beigefügten Graphik hervorgeht, bildete Andalusien noch immer ein fundamentales Element in der Vernetzung des Atlantiks; es entwickelte sich jedoch zusehends zu einer Art Einfallstor, über das sich der Rest Europas (wenn er denn nicht direkt oder über seine atlantischen Kolonien mit Amerika handelte) mit den Schätzen der Neuen Welt versorgte. Die eigentlichen Nutznießer des Amerikahandels und des Carrerasystems des 17. Jahrhunderts waren zweifellos die Bankiers und Lieferanten mit ihren Niederlassungen in den nordwesteuropäischen Wirtschaftszentren.¹⁷³

In einem innerandalusischen Kontext muss betont werden, dass der Aufstieg Nordwesteuropas und der spanische Kontrollverlust über die *Carrera* einhergingen mit einer Schwerpunktverschiebung des andalusischen Monopols von Sevilla Richtung Cádiz. In der Versorgung der Amerikas und im Handel mit Europa bildete nunmehr Cádiz, durch seinen großen kompletten Flotten Platz bietenden Hafen und seiner, wie für den Schleichhandel geschaffenen Bucht das Zentrum dieses neuen Systems. Demgegenüber verlor Sevilla samt seinem landwirtschaftlich produktiven Hinterland immer mehr an Bedeutung.¹⁷⁴ Aus dieser Tatsache lässt sich aber ebenfalls schließen, dass selbst zu Zeiten des unwiderlegbaren Niedergangs Spaniens der andalusische Hafenkomplex weiterhin als essenzieller Motor der atlantischen Vernetzungsprozesse angesehen werden muss.

¹⁷⁰ MALTBY, *The rise and Fall*, S. 144.

¹⁷¹ MELGAR, *El monopolio de Indias*, S. 89. Es lässt sich behaupten, dass bis etwa zum Jahrzehnt 1580-1590 die spanischen Agrarprodukte prozentual gesehen die Mehrheit des Warenkorbs der *Carrera* darstellten. Mit zunehmender kolonialer Autonomie und Selbstversorgung durch lokale Produktion wurden dann die grösstenteils ausländischen (meist nordwesteuropäischen) Textilprodukte und Eisenwaren in den spanischen Exporten vorherrschend, siehe hierzu LYNCH, *Los Austrias*, S. 641.

¹⁷² Siehe Anhang N°4.

¹⁷³ SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika*, S. 146. Dazu Girard: „*Todas las administraciones europeas se dirigían al Nuevo Mundo a través de España. América era su verdadero objetivo y España no era más que la puerta para acceder a América.*“ GIRARD, *El comercio francés*, S. 40.

¹⁷⁴ MALTBY, *The rise and Fall*, S. 144.

In einer Zeit, in der es zusehends klar wurde, dass das Land sowohl militärisch als auch politisch auf dem absteigenden Ast saß, ist das andalusische Monopol nicht zusammengebrochen. Vielmehr lässt sich behaupten, dass es gestärkt wurde, weil spätestens jetzt klar wurde, dass diese Region bestimmte Vorteile im transatlantischen Verkehr genoss, die auch von den Ausländern anerkannt wurden. Letztere waren im zweiten atlantischen System nicht mehr unbedingt gezwungen, das andalusische Monopol via den Carrerahandel anzuerkennen, und doch blieb es, wie zu Beginn erwähnt, bis weit ins 18. Jahrhundert präsent.¹⁷⁵ In diesem Sinn ist es dann auch durchaus gestattet, die spanische Krise des 17. Jahrhunderts in gewisser Hinsicht zu relativieren.

Es sollte darauf aufmerksam gemacht werden, dass der Niedergang Spaniens nur im Kontext des Aufstiegs anderer Regionen zu verstehen sein kann, und selbst hier gilt es zu bemerken, dass das spanische Reich keineswegs zusammengebrochen ist. Vielmehr konnte es noch für gut zwei Jahrhunderte sein Kolonialreich behaupten. Das spanische Weltreich stellte noch immer ein System großen Reichtums dar, nur schien sich das Gravitationszentrum dieses Reichs immer mehr auf die andere Seite des Atlantiks zu verlegen.¹⁷⁶

Des Weiteren gilt es zwischen einer Krise der spanischen Finanzen und Handelsbilanzen (beruhend auf den offiziellen Zahlen bezüglich Volumen und Wert des transatlantischen Handels) und den Realitäten des atlantischen Handelsverkehrs zu differenzieren. Das steigende Volumen des Schmuggelhandels darf nicht unterschätzt werden, möglicherweise erreichte er in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts zeitweise 50 Prozent des Wertes des Gesamthandels über den Atlantik. Der Schwarzhandel wurde im Laufe der Zeit dann auch immer überlebenswichtiger für die Kolonien. Etwa fünf Sechstel der kolonialen Nachfrage stammten aus europäischer Manufaktur. Spanien selbst jedoch verschlief sozusagen die Entwicklung der heimischen Industrie, und jeder im Land war sich bewusst, dass der Handel nur mehr auf Basis ausländischer Waren weitergeführt werden konnte. Es wurde sogar ganz offiziell das System der *indultos* eingeführt, welches es gegen eine bestimmte Gebühr erlaubte, Schiffe nach Übersee zu schicken, auch ohne die dafür notwendigen *registros* ausfüllen zu müssen.¹⁷⁷

¹⁷⁵ „Efectivamente, la experiencia vino a demostrar que, cualquiera que hubiesen sido los motivos de la primera elección, ésta quedaba justificada por sus indudables ventajas empíricas a escala del tráfico internacional. Cómo explicarse si no que Sevilla y Cádiz continuaran conservando su papel de centro emisor de la Carrera a pesar del desplome de la potencia político-militar española y de la crisis del tráfico comercial en sí mismo. La razón estriba [...] en que la ventaja técnica de la esala en la costa meridional andaluza bastaba para determinar esta situación de hecho y de ahí que el hundimiento político y económico de la España del siglo XVII no trajese aparejada la desaparición del complejo monopolístico andaluz y de la propia Carrera, sino su colonización interna a cargo de factores extranjeros residentes en Cádiz“, GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 30.

¹⁷⁶ „Cómo explicar que una metrópoli debilitada conservara intacto su imperio americano durante otros dos siglos y que la unidad del mundo hispánico sobreviviera a todos los ataques hasta 1810? Ciertamente, la razón es que se trataba todavía de un gran aparato de riqueza y poder, aunque el centro de gravedad se había desplazado al otro lado del Atlántico. [...] América era ahora la guardián del imperio. Esta es la historia que se desarrolla en el curso del siglo XVII: no la decadencia del mundo hispánico, sino la recesión de España dentro de ese mundo“, LYNCH, *Los Austrias*, S. 425.

¹⁷⁷ CARRASCO GONZALEZ, *Comerciantes y casas de negocios*, S. 34.

Die drastisch fallenden Zahlen der Abfahrten aus Cádiz oder Sevilla (bei gleichzeitig wachsendem Ladevolumen der Schiffe) spiegelten sich demnach nicht in einem ähnlichen Schwund der Reichtümerimporte aus Amerika wider, auch wenn die Kolonien autonomer wurden und ausländische Händler, auch mittels eigener Kolonien, zusehends einen direkten Draht zu den Märkten in Übersee aufbauen konnten. Es existierten keine realen Kürzungen im transatlantischen Handel. Vielmehr waren es die Ausländer und Vertreter nordwesteuropäischer Unternehmen, mit Sitz in Sevilla oder der Bucht von Cádiz, die sich über die *Carrera* und vielseitige Schmuggelmöglichkeiten ein immer größeres Stück des spanischen Monopols samt seinen Schätzen sicherten. Spanische Händler, wenn nicht selbst im Schmuggelhandel aktiv, nahmen im Atlantikhandel demzufolge immer mehr die Rolle von Kommissionisten ein.¹⁷⁸

Diese Feststellung wird bezüglich der europäischen Edelmetallimporte in gewisser Weise in den Forschungsarbeiten Michel Morineaus bestätigt. Indem er als Basis seiner Berechnungen nicht etwa, wie Hamilton oder Chaunu, die *registros* wählte, sondern die Angaben der Edelmetalllieferungen aus den wichtigsten und für diese Zeit erstaunlich gut informierten Zeitungen (in erster Linie die niederländischen Gazetten), besaß er eine alternative Quelle, die möglicherweise eine realistischere Sicht auf die tatsächlichen Zahlen ermöglichte. Solche frühneuzeitlichen Blätter besaßen oft ein weit verzweigtes Korrespondentennetz, das von den amerikanischen Silberproduktionsstätten bis nach Havanna reichte (wo eine erste offizielle Zählung der Edelmetallexporte erfolgte) und bereits Informationen über die spanischen Schätze in Europa verbreitete, noch bevor die Flotten Andalusien erreichten. So ist dann auch zu erklären, dass seine Zahlen die der obig genannten Historiker meist übertreffen.¹⁷⁹ Bei Morineau existiert, mit Ausnahme einiger bestimmter Zyklen (Beispiel 1651-1655) keine klar zu erkennende negative Entwicklung der Silberimporte im 17. Jahrhundert. Die vielfältigen Hinterziehungs- und Schmuggelaktivitäten, abgesehen von dem direkten Handel der Ausländer mit Hispanoamerika, spiegelten sich ebenfalls in den Zahlen der Einnahmen der Krone aus den Silberimporten wider. Nach Morineau bestätigt die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts diese Tendenz. Bis in die 1670er-Jahre hinein lag der Anteil der Krone an diesen Silberimporten im Schnitt zwischen zehn und 15 Prozent, um dann einzubrechen und gegen Ende des Jahrhunderts (unter anderem wegen massiver Unterregistrierungen in den *registros*) bei einigen Prozentpunkten zu liegen (zwischen 0,6 und acht Prozent).¹⁸⁰

Aufgrund fehlender Datensätze ist es an dieser Stelle nicht möglich, eine komplette Entwicklung des Carrerahandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts aufzuzeigen, sondern lediglich auf einige präzise Jahre einzugehen. Beteiligt an 1658 noch 60 Schiffe an der Überfahrt der beiden Flotten, so scheint diese Zahl über die nächsten Jahrzehnte kontinuierlich zu fallen oder zumindest auf gleich niedrigem Niveau zu stagnieren.

¹⁷⁸ BUTEL, *The Atlantic*, S. 74. Dazu Lynch: „*Andalucía era más importante como centro de distribución del comercio entre el norte de Europa y América, en el que los comerciantes franceses, holandeses e ingleses desempeñaban un papel preeminente, pero que también permitió hacer grandes fortunas a los comerciantes andaluces, aunque solo fuera por su condición de intermediarios*“, LYNCH, *Los Austrias*, S. 599.

¹⁷⁹ Siehe Anhang N°2.

¹⁸⁰ MORINEAU, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: le retour des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe – XVIIIe siècles)*, S. 289.

1664 etwa waren es noch 28 Schiffe, 1668 nur mehr 23 und 1699 gerade noch 20. Eine ähnliche Entwicklung ist logischerweise auch bei den Rückfahrten zu erkennen: Lag deren Zahl Anfang der 1660er-Jahre noch um die 50 Schiffe, so vermochte es nachher keine einzige Flotte mehr über 20 Schiffe zu vereinen (die Ausnahme stellte das Jahr 1698 dar, als es beide Flotten gemeinsam auf 21 Schiffe brachten).¹⁸¹

Es lässt sich demnach in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts eine weitere Verschlechterung der Handelszahlen des andalusischen Monopols feststellen. Die Edelmetallimporte (nach Morineau) lassen jedoch darauf schließen, dass es sich hierbei lediglich um einen Kontrollverlust des transatlantischen Handels seitens der spanischen Autoritäten handelte. Damit einher ging ein Erstarren der ausländischen Präsenz in den andalusischen Hafenstädten. Die Krone hatte die Herrschaft über Monopol und Atlantik verloren, und der atlantische Handel lag, wenn er denn noch über Andalusien lief, meistens in den Händen der dort residierenden Ausländer.

III.2. *Der spanische Atlantik unter den bourbonischen Reformen*

Mit dem Tod Karls II. im Jahr 1700 und dem unerwarteten Ableben Joseph Ferdinands (Urenkel Philips IV. und möglicher Nachfolger der spanischen Krone) ein Jahr zuvor entbrannte dann der Konflikt um die spanische Thronfolge zwischen einer Habsburgisch-Englisch-Niederländischen Koalition (zu der ab 1703 auch Portugal gehörte) und einer von Frankreich angeführten Allianz. Philipp von Anjou, Enkel von Louis XIV. wurde noch im Testament Karls II. als dessen Nachfolger dekretiert (in der Hoffnung, dass die Macht der französischen Armee eine Zerstückelung der spanischen Besitztümer verhindern möge) und hatte bereits 1701 als Philipp V. den spanischen Thron erklommen. Sowohl für die Krone Englands als auch für den Kaiser des Heiligen Römischen Reiches war eine derartige Machtvergrößerung der französischen Interessen in Europa und in Übersee inakzeptabel. Zu Beginn des Konflikts wollten jedoch die englische Regierung, das Parlament, Schiffsausrüster und Händler unter allen Umständen offene Kriegshandlungen verhindern, um etwaige Handelsschikanen mit der iberischen Halbinsel und Hispanoamerika sowie darauffolgende Gewinneinbrüche zu vermeiden. Diese Position wurde jedoch rasch unhaltbar als die ersten Maßnahmen den Handel betreffend unter dem neuen spanischen König publik wurden. Neue Beschlüsse sollten die im Raum Sevilla-Cádiz von Ausländern begangenen Betrügereien und Hinterziehungen effektiver und strenger bekämpfen. Französischen Offizieren der Kriegsmarine wurde das Kommando über die Carreraflotten erteilt, und Letztere wurden auch militärisch aufgerüstet. Französische Kriegsschiffe sollten darüber hinaus die Konvois über den Atlantik begleiten.¹⁸²

Da sich Andalusien (im Gegensatz etwa zum Königreich Aragon, das sich für den von England unterstützten Habsburger Karl VI. einsetzte) schon sehr früh für den bourbonischen Nachfolgekandidaten ausgesprochen hatte, bildete die Region konsequenterweise einen der Hauptschauplätze des Konflikts. Wegen der überragenden Bedeutung der andalusischen Hafenstädte als Verbindung zu Amerika konzentrierten die Engländer und Niederländer ihre Angriffe in den Anfangsjahren des Konflikts auf diese Schlüsselregion der atlantischen Welt. Der Angriff auf Cádiz schlug 1702 zwar fehl, doch konnte Puerto de Santa Maria eingenommen und geplündert werden.

¹⁸¹ MORINEAU, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, S. 284.

¹⁸² HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIIIe siècle: européens et espaces maritimes*, S. 71-72.

Ungleich erfolgreicher verlief dann der englische Angriff auf Gibraltar, das im August 1704 nach dreitägiger Bombardierung erobert wurde. An den südlichsten Küstenstreifen Andalusiens, einige Kilometer vor Afrika, zwischen Mittelmeer und Atlantik gelegen, wurde Großbritannien das Besitzrecht „für ewige Zeiten“ über diesen unschätzbar wichtigen Felsen schließlich 1713 im britisch-spanischen Vertrag von Utrecht bestätigt. Gibraltar liegt in der Tat an einer praktisch unübertreffbaren geostrategischen Position, und, da es sich nun in ausländischer Hand befand, konnte der Schleichhandel mit den Amerikas nun noch einfacher und sicherer ablaufen (abgesehen davon, dass die in Toulon stationierten Kriegsschiffe der Franzosen vom Atlantik abgeschnitten wurden).¹⁸³

Während des Erbfolgekriegs hatte Kastilien fast seine gesamte Carreraflotte samt *armadas* durch Angriffe verloren, sodass man anfangs gezwungen war, größtenteils auf ausländische (Kriegs)Schiffe, vornehmlich französische Galeonen, zurückzugreifen, um die Verbindungen mit der anderen Seite des Atlantiks sicherzustellen. Durch regelmäßige kriegebedingte Unterbrechungen wurden die transatlantischen Verbindungen zu Beginn des 18. Jahrhunderts jedoch schwindend gering. Spanien verlor (wenn dies überhaupt noch möglich war) noch weiter an Kontrolle und Einfluss in der *Carrera* und in den Kolonien. Demnach verließen zwischen 1701 und 1716 lediglich 106 Schiffe die Bucht von Cádiz Richtung Neue Welt. Der atlantische Bedeutungsverlust Spaniens wurde während des Erbfolgekrieges umso schmerzvoller, als man, wie bereits bemerkt, auch noch gezwungen war, den ohnehin nur noch spärlich laufenden Carrerahandel vor allem über die Franzosen durchführen zu lassen. Die Schmach war so gesehen nun komplett, und die Vorherrschaft über den atlantischen Handel war endgültig zuungunsten der Spanier ausgegangen.¹⁸⁴

Der spanische Erbfolgekrieg hat demzufolge den spanischen Kontrollverlust über Atlantik und Kolonialhandel noch verstärkt. Die nunmehr alliierten Franzosen ließen sich ihre Unterstützung zur Durchführung der Flotten natürlich etwas kosten und erhielten das Sklavenasiento (durchgeführt von der *Société royale de Guinée*) sowie das Recht zu begrenztem Direkthandel mit Amerika. Den Franzosen wurde außerdem das Recht eingeräumt, mehrere Faktoreien in Hispanoamerika zu gründen. Hier gilt es insbesondere Buenos Aires hervorzuheben, weil hier nicht nur der Großteil des Sklavenhandels stattfand, sondern der Hafen vor allem wegen seiner Schmuggelaktivitäten berüchtigt war. Die wichtigsten französischen Privilegien betrafen jedoch die Erlaubnis zur direkten Aufnahme von Handelsverbindungen mit der dem Pazifik zugewandten Seite Hispanoamerikas (zwischen 1698 und 1724 segelten über 80 Schiffe aus Saint-Malo und Marseille, meist unter dem Banner der *Compagnie de la Mer du Sud* vorbei an Kap Horn in Richtung Chile und Perú) sowie das Recht zur direkten Rückkehr in französische Häfen (um die Weiterführung des Kontaktes mit den Kolonien auch im Falle einer Belagerung der andalusischen Häfen zu garantieren).¹⁸⁵

Mit dem Vertrag von Utrecht, der 1713 nach dreizehn Jahren militärischer Auseinandersetzungen den global ausgetragenen Konflikten um die spanische Thronnachfolge ein Ende setzte, tauschten die Spanier dann sozusagen das französische Eindringen in ihr Monopol gegen das englische.

¹⁸³ SÁNCHEZ MONTERO, *Historia breve de Andalucía*, S. 110.

¹⁸⁴ O'FLANAGAN, *Port Cities of Atlantic Iberia*, S. 86.

¹⁸⁵ HAUDRERE, *Le grand commerce maritime*, S. 73.

Die Franzosen wurden offiziell vom Handel mit Spanisch Amerika ausgeschlossen und verzichteten auf sämtliche diesbezügliche Privilegien. Nun waren es die Briten, die das begehrte *asiento* besaßen (durchgeführt von der *South Sea Company*), und denen das Recht zu begrenztem Direkthandel (offiziell durch ein *navio de permiso*, inoffiziell mit einer ganzen Reihe von Schiffen) mit den Messen in Portobelo und Veracruz zugestanden werden musste. Die Briten erhielten Akadien, Neufundland und Territorien in der Hudson Bucht, sie behielten außerdem Gibraltar und Menorca. Dem Hause Österreich wurden die spanischen Besitztümer in Italien und die südlichen Niederlande zugesprochen.¹⁸⁶

In diesem Kontext mussten die spanischen Bourbonen unter allen Umständen versuchen den Zentralstaat wieder zu stärken, den Staatsschatz zu vergrößern und die Kontrolle über *Carrera* und Kolonien zurückzuerlangen. Amerika stand demnach im Zentrum sämtlicher bedeutender politischer Fragen der spanischen Autoritäten des 18. Jahrhunderts. Die bourbonischen Reformen (über das gesamte Jahrhundert gesehen) müssen also als Versuch angesehen werden, die im 17. Jahrhundert und Anfang des 18. Jahrhunderts verloren gegangene Kontrolle und Einflüsse über Handel und Atlantik zu retablieren.

„Die Kolonien hatten ein für alle Mal ihre Stellung als einfache Komplementärmärkte gegenüber der Metropole, wohin sämtliche öffentlichen und privaten Überschüsse zu fließen hatten, zu akzeptieren.“¹⁸⁷

Zu diesem Zweck wurde bereits 1705 eine *Junta del restablecimiento del comercio* ins Leben gerufen, die verschiedene Reformpläne auszuarbeiten versuchte. Doch blieben die Probleme auch unter diesen Reformen weiterhin ungelöst. Es kam auch immer wieder zu längeren Unterbrechungen des Handels, was in den amerikanischen Kolonien logischerweise mit einer steigenden Unzufriedenheit seitens der mexikanischen und peruanischen Händler und allgemein der kreolischen Eliten einherging. Auch wenn in folgenden Linien nur auf die mit Bezug auf den Atlantik wichtigsten Reformen eingegangen werden kann, lässt sich sagen, dass sämtliche Überlegungen zum Ziel hatten, die erwähnten Gründe des spanischen Niedergangs zu bekämpfen. Es musste sich demnach genauso der generalisierten und durch Korruption begünstigten Schmuggelaktivitäten angenommen werden wie der chronischen Schwäche der spanischen Industrie, die sich in einer ausländischen Dominanz des Carrerahandels und der Carreraschiffe widerspiegelte. Darüber hinaus mussten die königlichen Einnahmen erhöht und Steuereintreibungen effektiver gestaltet werden. Zentralisierungs- und Rationalisierungsdrang, Eckpunkte der Politik Frankreichs unter den Bourbonen, erreichten demnach ab 1700 auch die iberische Halbinsel und das spanische Verwaltungswesen.

¹⁸⁶ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 34. Der Vertrag von Utrecht, Artikel 10: „Der König von Spanien tritt für sich, seine Erben und Nachfolger an die Krone Großbritannien das volle und unverkürzte Eigentumsrecht auf die Stadt und Festung Gibraltar für ewige Zeiten ab [...]. Großbritannien verpflichtet sich weder Mauren noch Juden in Gibraltar aufzunehmen und den Katholiken freie Religionsausübung zu lassen. [...]“; Artikel 11: „Spanien tritt an Großbritannien, unter den gleichen Bedingungen wie für Gibraltar, die Insel Minorca ab“; Artikel 12: „Der Assiento-Traktat (1713 März 26, Madrid), an welchem die Engländer das alleinige Recht haben, in den amerikanischen Provinzen Spaniens den Negerhandel zu betreiben, wird bestätigt“, RÖNNEFARTH, *Konferenzen und Verträge*, Bd. II, S. 40-48.

¹⁸⁷ Aus dem Spanischen, GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 33.

Ein Beispiel solcher Reformen zeigte sich bereits sehr früh, als man 1701 dazu übergang, viele verkaufte und teilweise vererbte Posten innerhalb der *Casa de la Contratación* wieder abzuschaffen, um die Kontrolle über die *Casa* und den Transatlantikhandel zurückzugewinnen. Die *Casa* selbst wurde einige Jahre später mit dem Dekret vom 12. Mai 1717 nach Cádiz, wohin sich, wie bereits angedeutet, der Großteil des Carrerahandels im 17. Jahrhundert verlagert hatte, transferiert. Ihr wurden außerdem einige juristische Kompetenzen entzogen, und José Patiño Rosales, neuer begabter Generalintendant der Marine, stellte ab 1717 ihren Präsidenten.¹⁸⁸

In den Jahren nach 1717 wurden weitere Neuerungen beschlossen, ohne jedoch in ihrer Bedeutung dem am 5. April 1720 unter Mithilfe von Patiño in die Tat umgesetzten *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos* (gemeinhin als *Real Proyecto* bezeichnet) gleichzukommen.

Um die obig erwähnten Ziele zu erreichen, wurde die Installierung eines protektionistischeren Regimes befohlen, das die spanischen Produkte gegenüber ausländischen durch eine Steuerreform bevorzugen und die Einnahmen des Staates durch höhere Importzölle bei den Edelmetallen vergrößern sollte (*Capítulo VII*). Darüber hinaus wurden einige Steuern abgeschafft, da die Bourbonen einen Hauptgrund der schwindenden königlichen Einnahmen ebenfalls im komplexen und unübersichtlichen spanischen Steuersystem zu erkennen glaubten (*Capítulo III*). Die seit 1680 bestehende, jedoch nicht durchgängig angewandte Methode der Besteuerung der Carrerawaren anhand ihres Volumens (*derecho de palmeo*) anstatt einer *ad valorem* Taxe auf ihren deklarierten Wert wurde ebenfalls im *Real Proyecto* bekräftigt, um den atlantischen Schwarzmarkthandel effektiver zu bekämpfen (*Capítulo V*). In der Praxis ging der Schuss jedoch nach hinten los, da durch diese Methode der Handel mit kleineren, jedoch teuren Waren, die meistens ausländischer Herkunft waren, gegenüber den größeren und schwereren begünstigt wurden. Es wird auch noch einmal betont, dass sämtliche zwischen Metropole und Kolonien segelnden Schiffe aus spanischer Fabrikation stammen mussten (*Capítulo I*). Das Flottensystem und das gaditanische Monopol wurden ausdrücklich bestätigt (*Capítulo II*), und die Kriegsflotten wurden unter dem Kommando Patiños neu aufgebaut und stellten ab 1730 wieder eine ernst zu nehmende Macht gegenüber den maritimen Streitkräften Nordwesteuropas dar.¹⁸⁹ Die *Casa* wurde außerdem beauftragt, die Abfahrtszahlen von *registros sueltos* (zu den abgelegeneren Märkten Amerikas) in die Höhe zu treiben, und 1728 wurde die *Compañía Guipuzcoana de Caracas* (mit Sitz in San Sebastian) gegründet, der das Monopol zu den Beziehungen mit Venezuela erteilt wurde. Sie importierte vor allem Tabak und Kakao nach Spanien und war wohl mitverantwortlich dafür, dass das Trinken von heißer Schokolade in Spanien schnell zu großer Beliebtheit anstieg.¹⁹⁰

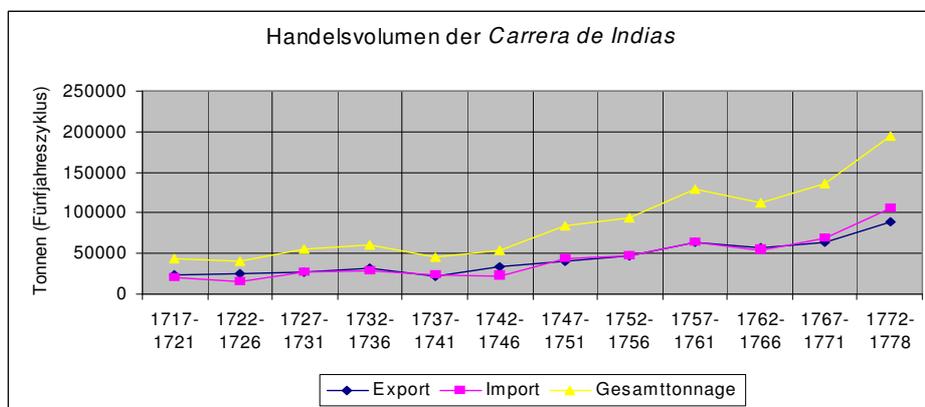
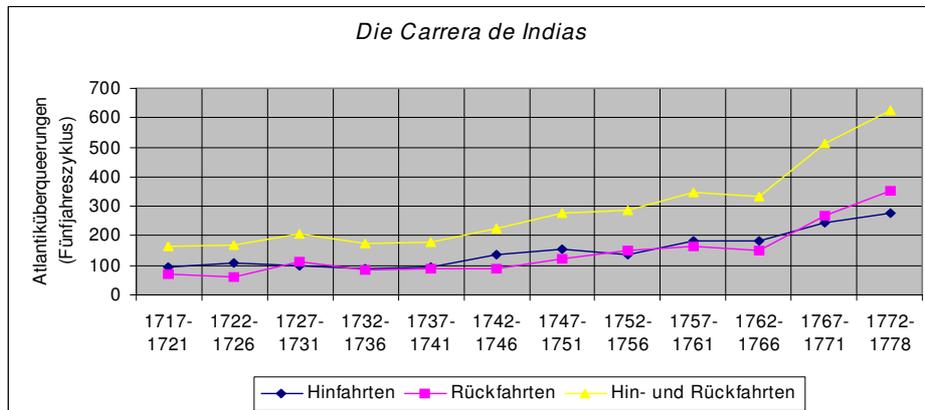
Wie aus den folgenden Graphiken hervorgeht, lässt sich unter der bourbonischen Reformzeit und der Regentschaft Philipps V. (1700-1746) eine leichte Erholung im spanischen Atlantik feststellen. Dies trifft sowohl für die steigenden Transatlantikfahrten als auch für das wachsende Handelsvolumen zwischen Metropole und Kolonien zu. Die Erholung Spaniens ab den 20er-Jahren des 18. Jahrhunderts lässt sich ebenfalls deutlich anhand der jährlich in Cádiz eintreffenden Edelmetalle belegen.

¹⁸⁸ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 54.

¹⁸⁹ *Real Proyecto*, online unter:

<http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0027852.pdf> (27.01.2012).

¹⁹⁰ HAUDRERE, *Le grand commerce maritime*, S. 77.



Garcia Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778 (II)*, S. 123.

Es muss jedoch betont werden, dass mit dem Kriegsausbruch gegen England (*War of Jenkins' ear*, 1739-1748) und den folgenden Angriffen auf die spanischen Hafenstädte das Flottensystem aufgegeben werden musste. Doch anstatt des gewünschten Zusammenbruchs in der Kommunikation zwischen Spanien und seinem atlantischen Reich bewirkte die englische Belagerung der andalusischen Häfen und Angriffe gegen die Flotten ein forciertes Zurückgreifen der Spanier auf das *registros sueltos* System, das sich im Nachhinein als ausgesprochen erfolgreich herausstellen sollte. Diese seit den Anfangsjahren der *Conquista* nicht mehr angewandte Methode (mit Bezug auf die Vizekönigreiche Neuspanien und Perú) verursachte in der Tat ein starkes Wachstum in den transatlantischen Hin- und Rückfahrten und folglich auch im atlantischen Handelsvolumen. Auch die offiziell registrierten Edelmetalllieferungen hatten sich nach der anfänglichen Stabilisierung jetzt definitiv erholt und erreichten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wieder imposante Zahlen. Dazu kann ebenfalls noch bemerkt werden, dass im Laufe dieses Jahrhunderts eine leichte Verbesserung bezüglich des Anteils spanischer Schiffe innerhalb der Flotten stattfand, in absoluten Zahlen überwogen aber weiterhin ausländische Schiffe.¹⁹¹

Auch was den Warenkorb der *Carrera* angeht, war weiterhin eine klare Dominanz ausländischer Produkte auszumachen; vor allem die gebräuchlichsten und am nachgefragtesten Waren stellten weiterhin europäische Reexporte dar.¹⁹²

¹⁹¹ Siehe Anhang N°9.

¹⁹² GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 159.

Obwohl die bourbonischen Reformen immer wieder und sicherlich zu Recht als einen Hauptgrund für die allgemeine Verbesserung der Zahlen im spanischen Atlantik genannt werden, so erscheint es doch offensichtlich, dass ab der Aufgabe des Flottensystems eine deutliche Verbesserung auszumachen war. Die nunmehr gängige Praxis der individuell reisenden Schiffe bot Händlern und Kaufleuten eine viel flexiblere und dazu noch billigere Variante, um am Amerikahandel teilzunehmen. Dass diese Methode nicht dem Geschmack des mittlerweile auch in Cádiz sesshaften *Consulados* entsprach, kann nicht überraschen. Im Endeffekt waren die Consuladomitglieder durch Oligopolisierung des Carrerahandels die Hauptprofiteure des andalusischen Monopols. Diese waren also nun gezwungen, den Amerikahandel mit vielen anderen zu teilen. Nach dem Aachener Frieden von 1748 erreichten die Anhänger des Consuladomonopols durch massive Druckausübung jedoch eine Retablierung des Flottensystems für Neuspanien durch den Beschluss vom 11. Oktober 1754. Was Perú und das seit 1717 bestehende Vizekönigreich Neugranada (Raum Venezuela-Kolumbien-Panamá-Ecuador) betraf, so wurde das Flottensystem jedoch nicht wieder eingeführt. Dieses wurde dann 1779, mit dem neuerlichen Kriegsausbruch gegen England, auch mit Bezug auf Neuspanien wieder und endgültig aufgelöst.¹⁹³

Für einen großen Schock in der Metropole hatte 1762 die Eroberung der als uneinnehmbar geltenden atlantischen Schlüsselstadt Havanna gesorgt. Das Bindeglied zwischen beiden Seiten des Atlantiks war im Verlauf des siebenjährigen Krieges genauso wie Manila in die Hände der Briten gefallen. Abgesehen von den wirtschaftlichen Verlusten, musste die kastilische Krone also nun mitansehen, wie die beiden Hauptstädte der *Indias occidentales* und *Indias orientales* in britischen Besitz gelangten. Dies führte in Spanien zu einer überfälligen Reform der Marine und des Militärs. Im Frieden von Paris (1763) erhielt Spanien dann zwar Havanna im Tausch gegen Florida zurück, doch die Bourbonen hatten nun bis auf Weiteres die britische Vorherrschaft auf dem Atlantik und den anderen Weltmeeren hinzunehmen. Diese zeigte sich unter anderem besonders deutlich am Anteil britischer Schiffe innerhalb der *Carrera*.¹⁹⁴

Es wird deshalb hier auf diese Ereignisse eingegangen, weil sie für eine fundamentale Bruchlinie in der Geschichte des atlantischen Raums und insbesondere des spanischen Atlantiks standen. Bis zu den 60er-Jahren des 18. Jahrhunderts standen die auf den Atlantik bezogenen Reformen der Bourbonen in einer klaren Kontinuität bezüglich des Monopols, das man von den Habsburgern geerbt hatte und nun neu aufzubauen und rationaler sowie effektiver zu gestalten versuchte. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts stachen sicherlich die Verlagerung der *Casa de la Contratación* (gefolgt vom *Consulado*) nach Cádiz, die Beibehaltung des Flottensystems (unter gleichzeitiger Erhöhung der *registros*-Fahrten), die Gründung einiger Handelskompanien für abgelegene Regionen Amerikas (um dem merkantilen Bürgertum Spaniens aus anderen Städten neue Gewinnmöglichkeiten anbieten zu können) und die Fiskalreform hervor. Das Ziel hieß, durch eine Vereinfachung der Prozeduren und einer Reduzierung unnötiger Verspätungen mehr Regelmäßigkeit in den transatlantischen Verbindungen zu erzielen, eine größere Flexibilität zu erreichen und durch eine Vereinfachung der Steuereintreibung und Verringerung der Taxen ein Wachstum im atlantischen Handel zu bewirken und schlussendlich die königlichen Einnahmen zu erhöhen.

¹⁹³ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 79.

¹⁹⁴ Siehe hierzu GARCIA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial bajo el monopolio gaditano* (Bd. II), S. 71-73.

Weder von politischer Seite noch vonseiten der *comerciantes* bestand Interesse an einer Alternative zum Flotten- und Galeonensystem.¹⁹⁵

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erreichten die bourbonischen Reformen dann endgültig Hispanoamerika. Mit dem Ziel, mehr königliche Macht zu demonstrieren und mehr Einnahmen durch rigidere Steuereintreibungen zu erzielen, sollte eine effizientere Kolonialverwaltung auf die Beine gestellt werden; erreicht wurde jedoch vor allem eine größere Unzufriedenheit seitens der Bewohner der Kolonien und insbesondere der kreolischen Eliten.¹⁹⁶ Wie bereits bemerkt, bildeten die 60er-Jahre des 18. Jahrhunderts einen klaren Kurswechsel in der Handhabung des Monopols. Im Kontext der bourbonischen Niederlagen gegen das britische Empire im Laufe des siebenjährigen Krieges kam es schließlich zu entscheidenden Neuerungen im Atlantik. Aufbauend auf der Erfahrung der wirtschaftlichen Entfaltung Havannas als offene Hafenstadt unter der elfmonatigen britischen Besetzung und der erfolgreichen französischen Politik der *ports libres* 1763 in Martinique, Guadeloupe und Saint Domingue begannen nun auch in Spanien erste Liberalisierungstendenzen im atlantischen Handel aufzukommen. Ab 1765 wurde von offizieller Seite her laut über Vorschläge zur Annullierung des gaditanischen Monopols nachgedacht. So wurde noch im selben Jahr neun metropolischen Hafenstädten die Erlaubnis zu begrenztem Direkthandel mit einigen karibischen Inseln erteilt. Diese als Testversuch anzusehende Politik war jedoch dermaßen erfolgreich, dass ein weiteres Aufbrechen des gaditanischen Monopols in den folgenden Jahren unausweichlich wurde. In diesem Sinn lässt sich mit dem Liberalisierungsbeschluss von 1765 ein definitiver Wendepunkt in der Geschichte der *Carrera de Indias* feststellen. Den Höhepunkt der bourbonischen Reformen bildete jedoch zweifellos das *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias* vom 12. Oktober 1778. Mit dieser neuen Regelung war die Zeit des andalusischen Monopols auf den spanischen Atlantik endgültig für beendet erklärt worden. Indem man in der Liberalisierung der transatlantischen Handelsbeziehungen den einzig realistischen Weg zur Unterbindung des Schmuggels erkannte, durften ab diesem Zeitpunkt dreizehn spanische Häfen, nach freiem Ermessen, Handelsbeziehungen mit 25 amerikanischen Häfen, also praktisch dem gesamten Hispanoamerika, aufbauen. Darüber hinaus wurden zur Stimulierung der nationalen Wirtschaft in der Metropole die Taxen auf spanischen Waren gegenüber den Ausländischen gesenkt, und in Übersee wurde die *alcabala* gleich komplett aufgehoben.¹⁹⁷

Es sollte betont werden, dass dieser Liberalisierungsprozess keineswegs mit ökonomischem Liberalismus gleichzusetzen war, vielmehr wurde das gaditanisch-andalusische Monopol nun auf eine Vielzahl spanischer Hafenstädte, an den nördlichen, mediterranen sowie andalusischen Meereszugängen Spaniens gelegen (wie etwa Vigo, La Coruña, San Sebastian, Santander, Barcelona, Valencia oder Malaga), ausgedehnt. Zwar konnten die Engländer in der Zeit zwischen 1779 und 1783 die Ankunft der amerikanischen Silberlieferungen zu großen Teilen unterbinden, doch in den folgenden Jahren schossen die Zahlen in die Höhe.¹⁹⁸

¹⁹⁵ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 36-38.

¹⁹⁶ MALTBY, *The Rise and Fall*, S. 161.

¹⁹⁷ LAMIKIZ, *Trade and Trust*, S. 174.

¹⁹⁸ Siehe Anhang N°12. Machten die Lieferungen zwischen 1753 und 1759 noch 21 Prozent und zwischen 1762 und 1779 noch 14 Prozent der spanischen Kronfinanzen aus, so betrug ihr Anteil im Zeitraum 1779-1783 nur noch drei Prozent.

Durch die Praxis der *registros sueltos* erklommen auch die Transatlantikfahrten sowie das allgemeine Handelsvolumen der *Carrera* in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts neue Größenordnungen, die zu einer Verdichtung der atlantischen Beziehungen führten. Ob nun eine direkte Konsequenz der bourbonischen Steuerreform sei dahingestellt, jedenfalls ließ sich ebenfalls in den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts eine Reversierung in der Herkunft der zum Export bestimmten Carrerawaren feststellen. Vermutlich dominierten zum ersten Mal seit der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts wieder nationale Produkte bezüglich ihres Wertes innerhalb der Carrerawaren gegenüber den ausländischen.¹⁹⁹

Schließlich sei bemerkt, dass ab 1778 zwar eine Vielzahl an neuen Akteuren und Hafenstädten am atlantischen Handel beteiligt war, dies änderte jedoch vorerst nichts an der Vormachtstellung die Cádiz weiterhin innehatte. Erst mit den Kriegen gegen die Briten um die Jahrhundertwende und der folgenden Seeblockade des gaditanischen Hafens verringerte sich die übermächtige Position der Stadt mit Bezug auf die Beziehungen zu Amerika gegenüber dem übrigen spanischen Hafenkomplex.

III.3. Die Desintegration der spanischen Welt

Es waren dann auch diese Kriegshandlungen mit Großbritannien, die ab 1797 zu einer regelrechten Paralyse des transatlantischen Handels führten. Aus Angst vor einer zu großen Machtausbreitung der Briten in Amerika und im Atlantik tat sich Spanien mit dem revolutionären Frankreich zusammen, um weiterhin die Garantie eines atlantischen Gleichgewichts zu besitzen (Bündnisvertrag von San Ildefonso von 1796). Es folgte die Niederlage gegen die britische Flotte während der Seeschlacht bei Kap St. Vincent im Februar 1797, woraufhin der Hafen von Cádiz von den Briten effektiv gesperrt wurde. Es lässt sich behaupten, dass ab dieser Blockade die Kontakte zwischen Metropole und Kolonien größtenteils zum Erliegen kamen, was schließlich zu weitreichenden Konsequenzen innerhalb der *monarquía católica* führte. Dies war der Grund, warum Carlos IV. am 17. November 1797, den *Decreto de Libre Comercio con Neutrales* absegnete. Die Krone sah nun keinen anderen Ausweg mehr als den Kolonien zu erlauben, auf die neutralen Länder (im Endeffekt alle Nationen außer Großbritannien) zurückzugreifen, um Handel zu betreiben und ihre Versorgung sicherzustellen. In Wirklichkeit wurde sie jedoch von den Kolonien vor vollendete Tatsachen gestellt. Nach mehr als drei Jahrhunderten sah sich Spanien somit gezwungen, sein Monopolrecht auf die Amerikas zeitweise außer Kraft zu setzen. Dieses Dekret galt zwar lediglich bis 1799, doch es hatte genügt, um den Kolonien die immensen Handelsmöglichkeiten außerhalb der hispanischen Welt vor Augen zu führen.

Zur Entwicklung der spanischen Kronfinanzen im 18. Jahrhundert im Kontext der eintreffenden Edelmetalllieferungen, siehe PIEPER, *Die spanischen Kronfinanzen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts (1735-1788): ökonomische und soziale Auswirkungen*, S. 135.

¹⁹⁹ Siehe Anhang N°10. Es sei jedoch erwähnt, dass selbst die in den Quellen als spanisch geführten Waren ausländischer Natur sein konnten. Spanische Händler dienten oftmals als Kommissionisten für ausländische Unternehmungen. Des Weiteren sei bemerkt, dass gegen Ende des Jahrhunderts die meisten Teilnehmer am Amerikahandel entweder *jenizaros* oder Naturalisierte (vornehmlich Italiener und Iren) waren, die des Öfteren im Interesse ihrer ehemaligen Landsleute agierten, siehe hierzu RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz*, S. 54-55.

Dieses Freihandelsdekret mit Neutralen bedeutete nichts Geringeres als die wirtschaftliche Unabhängigkeit Hispanoamerikas. Es bestehen wohl keine Zweifel an der Korrelation zwischen dieser gewonnenen Freiheit und der bald darauf folgenden politischen Unabhängigkeit der spanischen Kolonien.²⁰⁰

Die Situation verschärfte sich weiter, als 1805 Napoleon, auf Basis seines Plans zur Invasion Englands, von den alliierten Spaniern Schiffe aus Cádiz zur Verstärkung seiner Streitmacht anforderte. Die entscheidende Schlacht in diesem neuen Konflikt sollte sich am Kap Trafalgar abspielen, wo eine vereinigte franko-spanische Flotte vernichtend von der unter Lord Nelson kämpfenden britischen Marine geschlagen wurde. Falls es noch eines Beweises für die britische Vorherrschaft auf See bedurft hätte, so wurde er nun dargelegt. Ab der berühmten Schlacht von Trafalgar vom 21. Oktober 1805 blühten Englands Häfen auf, im atlantischen und globalen Handel herrschte von nun an eine *Pax Britannica*.²⁰¹

Rückblickend kann die Zeit ab 1797 als letztes Kapitel des spanischen Atlantiks angesehen werden. Durch den langjährigen Zusammenbruch regelmäßigen Kontakts mit den Kolonien wurden Letztere quasi zu mehr Autonomie gezwungen und sie gewöhnten sich an neue Geschäftsbeziehungen mit Ausländern. Es kam zum endgültigen Bruch zwischen Madrid und seinen Kolonien, die, wenn überhaupt, dann über Ausländer mit ihren Landsleuten aus der Metropole in Verbindung standen. Den seit Jahrzehnten auf mehr Einfluss und Autonomie drängenden kreolischen Eliten wurde zusehends klar, dass die Krone in Madrid unfähig geworden war, ihre Autorität jenseits des Atlantiks zu bewahren. Es kam zu dieser Zeit zu bedeutenden Unruhen in den amerikanischen Kolonien, einem Imperium, das über viele Jahre keine Zentralregierung mehr besessen hatte.²⁰²

Mit dem anbrechenden 19. Jahrhundert hatte demnach nicht nur Spanien die Kontrolle über sein Imperium verloren, auch Andalusien büßte seine jahrhundertelange privilegierte Stellung innerhalb der atlantischen Welt ein. Sämtliche Pläne und Reformbestrebungen der Bourbonen hinsichtlich der Retablierung der Kontrolle über den spanischen Atlantik hatten sich schlussendlich als erfolglos erwiesen. Dem einseitigen Brechen des Monopolsystems in der Periode von 1797 bis 1808 seitens der Kolonien, die sich gezwungen sahen, ihre Handelstätigkeiten auf die Konkurrenten und Gegner Spaniens auszurichten, hatte die Metropole nichts mehr entgegenzusetzen. Spätestens jetzt, im Moment des Zusammenbrechens des Kommerzes, wurde der weitverbreitete Kommissionscharakter der andalusischen Handelsaktivitäten offensichtlich. Die Metropole wurde plötzlich in den Handelsbeziehungen Hispanoamerikas nicht mehr benötigt, die Geschäfte liefen auch ohne die Spanier.²⁰³ Mit der napoleonischen Besetzung Spaniens im Jahre 1808 wurde der Bruch zwischen beiden Seiten des Atlantiks dann besiegelt. Die Kolonien waren jetzt auf sich allein gestellt, nachdem die Führung zu Hause weggebrochen war, Joseph Bonaparte den spanischen Thron bestiegen hatte und Spanien in einem sechsjährigen (1808-1813) Unabhängigkeitskrieg versunken war.

²⁰⁰ COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, S. 306-307.

²⁰¹ BUTEL, *The Atlantic*, S. 210-212.

²⁰² MALTBY, *The Rise and Fall*, S. 170. Dazu Comellas: „*Poco después, en 1805, el desastre de Trafalgar, que dejó España sin escuadra, haría imposible todo intento de control. América podía tomarse la libertad por su cuenta sin que la vieja metrópoli tuviera facultad de impedirlo*“, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 307.

²⁰³ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 43.

Es kann aufgrund der Zielsetzung der Arbeit hier nicht weiter auf die Wirren dieser Zeit und die Entstehung von *Juntas* (welche, nach dem Vorbild der spanischen Ratsversammlungen, den in Frankreich gefangen gehaltenen König Ferdinand VII. in Übersee repräsentierten) eingegangen werden. Sowohl in Spanien als auch in den Kolonien spalteten sich die Lager in die königs- und spanientreuen Royalisten und Liberalen sowie in die Befürworter der napoleonischen Besetzung.²⁰⁴ Um es kurz zusammenzufassen, in Übersee gelang es den unter der militärischen Führung eines Bolivar oder San Martin stehenden Truppen, die Basis für die Unabhängigkeit der südamerikanischen Kolonien zu erkämpfen, auch wenn die von Bolivar gewünschte Einheit der spanischsprachigen Amerikas nicht gehalten werden konnte. In Neuspanien konnte die Metropole, nach der Retablierung der vornapoleonischen Verhältnisse und der Rückkehr des Königs, die seit 1810 ausgefochtenen Unabhängigkeitskämpfe noch bis 1820 erfolgreich niederschlagen. Mit der Proklamation Mexikos zum Kaiserreich 1821 hatte sich Spanien dann jedoch zu großen Teilen als prägender Akteur aus der atlantischen Welt verabschiedet. Mit Ausnahme Kubas, Puerto Ricos und der Philippinen hatte das Land zwischen 1810 und 1825 sein komplettes Kolonialreich eingebüßt.²⁰⁵

Im Falle Andalusiens stand das Ende des spanischen Reichs für den Wegfall des amerikanischen Marktes und den Beginn einer generalisierten Krise. Der Kommissionscharakter der andalusischen Händler und Kaufmannschaft wurde jetzt offensichtlich. Die ehemalige Schlüsselregion der atlantischen Welt, eine Achse der großen frühneuzeitlichen Kommunikationswege, verlor ihre privilegierte Stellung. Als der Handel aufhörte prägend zu sein, verlor Andalusien mehr und mehr seinen kosmopolitischen Charakter, es wurde ländlicher und provinzieller.²⁰⁶

In der zusehends verflochtenen Welt des beginnenden 19. Jahrhunderts belegten Andalusien und Spanien nur mehr eine Nebenrolle.

IV. Die Carrera de Indias in der Globalgeschichte

Die bisherigen Kapitel hatten zum Ziel, die Grundstrukturen dessen aufzuzeigen, was man als spanischen Atlantik bezeichnen kann. Aufbauend auf dem Kronmonopol über die Amerikas, begann unter der Regie Kastiliens ein atlantischer Vernetzungsprozess in Form der *Carrera de Indias*, der mit dem Abheben der Silberimporte Mitte des 16. Jahrhunderts voll in Gang kam.

²⁰⁴ Siehe dazu Comellas: „*Tanto en la Peninsula como en América se constituyeron unas Juntas muy parecidas y dotadas de la misma función: el rechazo de la usurpación bonapartista a la proclamación de la soberanía propia. Pero si esta proclamación en España era la afirmación de España, en México o Venezuela era la afirmación de México y Venezuela. Terminada en la Peninsula la guerra de la Independencia, se encontró con que los territorios de allende los mares estaban en trance de independizarse también*“, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 308.

²⁰⁵ In einem größeren Kontext lässt sich behaupten, dass während des Dekolonisierungsprozesses der Amerikas einzig die Vereinigten Staaten einen gleichberechtigten Platz in den transatlantischen Beziehungen einnehmen konnten, während Südamerika „lediglich“ unabhängig wurde, WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 179-180.

²⁰⁶ „*Desde ahora Andalucía perderá su carácter de estación terminal o cruce de todas las rutas y todos los caminos y un comercio caracterizado por la estrechez de sus horizontes tomara el relevo de aquel otro cosmopolita y universal que todavía florecía a fines del siglo XVIII*“, GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera*, S. 204.

Diese amerikanischen Edelmetalle ermöglichten daraufhin den Iberern nach der Inbesitznahme des philippinischen Archipels den atlantischen Regionalmarkt mit dem pazifischen Handelsraum zu verbinden (in der Zeit zwischen 1500 und 1750 haben Perú und Mexiko alleine über vier Fünftel des gesamten Silbervorkommens auf der Welt produziert).²⁰⁷

Sei es über legale Handelsverbindungen mit dem südandalusischen Hafenkonzern (und Manila), über Schmuggel oder den autonomen Handel der Kolonien,

„gemünztes amerikanisches Silber wurde auf diese Weise zu einem nahezu weltweit akzeptierten Zahlungsmittel“²⁰⁸.

In einer globalhistorischen Perspektive gilt es festzuhalten, dass der lateinamerikanische Silberhandel mit Asien und Europa die Fundamente für eine wirtschaftliche Globalisierung der Welt gelegt hat. Prozesse der Vernetzung und Verdichtung des Welthandels waren nun möglich geworden, weil die Iberer „plötzlich“ über enorme Silber- und Goldvorräte verfügten, mit denen sie in den asiatischen Handel einsteigen konnten. Die Etablierung dieses Weltmarktes durch direkte Handelsverbindungen zwischen den damals bekannten Kontinenten kann dabei, wie bereits kurz angedeutet, unter einer wirtschaftshistorischen Perspektive als Beginn der Globalisierung angesehen werden.

IV.1. Eine frühneuzeitliche Globalisierung?

Folgt man der wohl anerkanntesten beziehungsweise einfachsten Definition von Globalisierung als einer wachsenden Vernetzung der Welt oder einer Raum-Zeit-Kompression, so ist nur schwer zu leugnen, dass nach den Entdeckungsfahrten und Eroberungszügen der Iberer und der Installierung der *Carrera de Indias* eine neue Dimension im Globalisierungsprozess erreicht wurde.²⁰⁹ Selbst wenn man Globalisierung nicht mehr nur als einen Prozess der Vernetzung sieht, sondern auf die acht Dimensionen dieses Prozesses verweist, nämlich die Intensivierung der Interaktionsdichte des internationalen Handels, die Präsenz von globaler Kommunikation und internationaler politischer Strukturen (im Kontext von Internationalen Organisationen oder NGOs), Gesellschaft und Migration, die Umwelt, die Kultur, die Moral und Menschenrechte sowie die Religion, so waren in der frühen Neuzeit in all diesen Komponenten Entwicklungen in Gang gekommen, die man als Globalisierungsprozesse verstehen kann.²¹⁰

²⁰⁷ HAMPE-MARTINEZ, *Structure and Magnitude of the Colonial Economic Interdependence (1500-1750): A World Trade in Development*, In: SOCOLOW (Hg), *The Atlantic Staple Trade*, S. 242.

²⁰⁸ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 83.

²⁰⁹ REHBEIN/SCHWENGEL, *Theorien der Globalisierung*, S. 10. Nach Stearns markierte schon der Vertrag von Tordesillas einen Meilenstein in der Geschichte der Globalisierung; dass acht Männer in einem Madrider Hinterzimmer die Aufteilung der Welt verhandelten, markierte zweifelsohne den Beginn eines globalen Bewusstseins, STEARNS, *Globalization in World History*, S. 56; Doch auch in einer persönlichen Dimension stand die *Monarquía católica* für eine neue Welt, in der Menschen anfangen ihr Leben in neuen Dimensionen zu planen, über Kontinente zu pendeln und in der Hoffnung auf ein besseres Leben auswanderten, HAUSBERGER, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, S. 67.

²¹⁰ GRANDNER/ROTHERMUND/SCHWENTKER (Hg), *Globalisierung und Globalgeschichte*, S. 39.

Im Kontext des ersten atlantischen Systems gilt es jedoch festzuhalten, dass, obwohl eine Expansion der Interaktionsräume und eine Institutionalisierung der Beziehungen stattgefunden hatten, die Interaktionsdichte dieses atlantischen Netzwerks relativ gering blieb. Dem Globalisierungsprozess fehlte es im ersten atlantischen System noch an gesellschaftsdurchdringendem Charakter. Von globalen oder atlantischen Wechselwirkungen lässt sich zu dieser Zeit auch nur bedingt reden. Viel eher kann man mit Bezug auf den ersten Atlantik vor allem von gesellschaftlichem und kulturellem iberischem Selbstexport reden. Genauso wie in jeder anderen Epoche war es auch damals die Weltmacht, die den globalen Kulturbetrieb prägte. Über ein System von Beamten, Stadtverwaltern und Geistlichen, in erster Linie aber natürlich durch die Scharen an Auswanderern, kam es zu einer Hispanisierung, etwa in der Sprache, der Kunst, der Mode oder Literatur des iberischen Weltreichs. Mit der Eingliederung der philippinischen Inselwelt in das Vizekönigreich Neuspanien, der folglich Aufnahme ihrer asiatischen Unternehmungen und der Inbesitznahme der portugiesischen Territorien wurden die Kastilier zu den Pionieren einer „europäischen Globalgeschichte“.²¹¹

„Beamte, Soldaten oder Geistliche dienten zwischen Neapel, Sevilla, Angola, Mexiko-Stadt, Manila, Goa und Santiago de Chile; Kaufleute pendelten zwischen den verschiedenen Teilen des Imperiums. Auswanderer folgten der Hoffnung, in einer fernen Gegend bessere Möglichkeiten zu finden. Machten sie ihr Glück, ließen sie Verwandte oder Freunde nachkommen. Schnell organisierten sich die Wanderbewegungen längs der Stränge von familiären, klientelistischen oder landsmannschaftlich-ethnischen Netzwerken [...], die auch für die transatlantischen Geschäftsbeziehungen von einiger Bedeutung waren.“²¹²

Selbst in einer rein biologischen Perspektive haben bereits die Arbeiten Alfred Crosbys (*The Columbian exchange*, 1972) aufgezeigt, dass die Vernetzung der östlichen und westlichen atlantischen Welten nicht zu einer Vermischung, sondern vor allem zu einer Europäisierung der atlantischen Welt, auch als ökologischer Imperialismus bezeichnet, geführt hat.²¹³

²¹¹ BERNECKER/PIETSCHMANN, *Geschichte Spaniens*, S. 109-124. Bis 1600 waren rund 250.000 Spanier über die andalusischen Häfen nach Amerika ausgewandert; bis 1650 waren es schon 440.000, siehe hierzu WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 55. Eben wegen dieses Fehlens globaler Wechselwirkungen wird dann auch von vielen Stellen der Begriff der Protoglobalisierung mit Bezug auf die Epoche des spanischen Atlantiks bevorzugt, siehe hierzu FÄBLER, *Globalisierung*, S. 31. Nach Osterhammel existierten ebenfalls bis 1750 nur eingeschränkte kulturelle Interaktion und begrenzter wissenschaftlicher Austausch. Erst die Versuche der Spanier oder Briten zur Verdichtung ihrer Macht im 18. Jahrhundert im Atlantik (deren Ende 1776 eingeläutet und 1825 besiegelt wurde) können als wahrer Beginn der Globalisierung angesehen werden. Vor 1750 stand aber bereits ein neues globales Weltbild, aufbauend auf der zunehmenden Kartographie der Welt, sinnbildlich für die aufkommende Globalisierung, OSTERHAMMEL/PETERSSON, *Geschichte der Globalisierung*, S. 43-48.

²¹² HAUSBERGER, *Das Reich, in dem die Sonne nicht unterging*, S. 368.

²¹³ BIRMINGHAM, *Trade and Empire*, S. 55. Obwohl der Import europäischer Tiere nach Amerika nur eine kurze Zeit angedauert hatte, vermehrten sich diese explosionsartig in den Amerikas. Europäische Eisenerzeugnisse waren schon recht bald nach Kolumbus in den abgelegensten Regionen des Amazonas zu entdecken und europäische Textilien fanden ihren Weg über die europäischen Auswanderer zu den indigenen Eliten.

Zwar sind unter dem allgemein als *Columbian exchange* bezeichneten Prozess natürlich bis dahin unbekannte Lebensmittel (wie Tomaten, Kartoffel oder Mais), Tiere (etwa Truthahne und Meerschweinchen) oder Pflanzen (zum Beispiel Tabak) nach Europa gelangt. Man kann aber (vielleicht mit Ausnahme der Syphilis, wenn sie denn amerikanischen Ursprungs ist) nicht auf tief greifende frühneuzeitliche Auswirkungen auf die europäischen Gesellschaften verweisen. Der amerikanische Einfluss auf Europa war nur indirekt, es waren die Europäer selbst, die die Neue Welt in Form von Gütern, Informationen, Pflanzen, Tieren oder Menschen zurück nach Europa gebracht haben. Mais und Kartoffel etwa, obwohl seit den Kolumbusfahrten in Europa bekannt, spielten lange Zeit nur eine nebensächliche (aber oftmals wegen der Bevölkerungsexplosion des 19. Jahrhunderts überschätzte) Rolle in den Essgewohnheiten der Europäer. Mais war bis ins 17. Jahrhundert hinein allenfalls unter der Landbevölkerung Nordportugals, Nordspaniens, Südwestfrankreichs, Norditaliens und des Balkans von relativer Bedeutung; die Kartoffel setzte sich in Spanien nicht durch (obwohl sie bereits 1573 auf den Rechnungslisten einer sevillanischen Hospitals aufschienen) und ihr kann in der frühen Neuzeit allenfalls mit Bezug auf Irland, wo sie sich zum Grundnahrungsmittel entwickelte, eine wichtige Bedeutung zugeschrieben werden.²¹⁴

Im Laufe des zweiten atlantischen Systems, an dessen Beginn, wie gesehen, das niederländische Aufbrechen des spanischen Monopols stand, kam es dann allerdings zu bedeutenderen transatlantischen Rückwirkungen. Die Kontakte zwischen beiden Seiten intensivierten sich, und Investitionen im atlantischen Raum machten einen Sprung nach vorne, als Kolonialwaren wie Zucker, Tabak, Kaffee oder Kakao die europäischen Gesellschaften tiefer durchdrangen und zu einer Konsumrevolution in Westeuropa führten.²¹⁵

In Spanien fanden die Beziehungen zu seinen amerikanischen Kolonien lange Zeit basierend auf einem vom Flottensystem abhängigen Ein- bis Zweijahresrythmus (mit teilweise längeren Unterbrechungen) statt, was eine geringe Interaktionsdichte mit sich brachte.²¹⁶ Dies änderte sich schlagartig als es im 18. Jahrhundert mit der Aufnahme der *registros sueltos* zu einer Multiplikation der Kontakte kam.

Im Gegenzug dazu verursachte die Neue Welt zwar ebenfalls Neurungen in Europa, es dauerte jedoch viel länger, bis Europa im Kontakt zu Amerika zu einer neuen Welt wurde. Amerika ermöglichte Europa zuerst in Asien einzukaufen, amerikanische Farbstoffe machten dann Europa etwas bunter, koloniale Ressourcen veränderten auf lange Sicht europäische Produktions- und Konsumstrukturen, und die europäischen Industrien erlebten durch die neuen Absatzmärkte der atlantischen Welt neue Impulse, PIEPER, *Die Anfänge der europäischen Partizipation am Welthandel*, S. 43-44; LANDSTEINER, *Europa trifft Amerika*, S. 134.

²¹⁴ LANDSTEINER, *Nichts als Karies, Lungenkrebs und Pellagra?*, S. 106-112; SCHNURMANN, *Europa trifft Amerika*, S. 159.

²¹⁵ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 180. Zur atlantischen Netzwerkverdichtung im zweiten atlantischen System siehe ebenfalls, STEARNS, *Globalization in World History*, S. 80-88.

²¹⁶ Für eine Reise von Madrid nach Mexiko Stadt benötigte man mindestens ein halbes Jahr, ging die Reise nach Lima oder Potosí, so konnte man mit fünfzehn Monaten rechnen. Dazu müssen ebenfalls die von Chaunu als tote Zeiten bekannten Perioden mit in Betracht gezogen werden, in denen die Flotten aufgrund der Wind- und Strömungsverhältnisse nicht verkehren konnten, KRUPP, *Der Weg des Silbers*, S. 84.

Verbindungen mehrten sich im selben Maße, wie der Informationsfluss in der atlantischen Welt ständig aktueller wurde. Dies wiederum bewirkte ein höheres Vertrauen in den transatlantischen Handel, sodass die Geschäfte sich häuften und die atlantische Welt sich weiter vernetzte.²¹⁷ Die stärkere Integration des Atlantikraums während des zweiten atlantischen Systems machte sich schließlich auch anhand der zunehmend außereuropäisch ausgetragenen Konflikte Westeuropas bemerkbar. In diesem Kontext lässt sich sogar behaupten, dass global ausgetragene Auseinandersetzungen wie der spanische Erbfolgekrieg (der in Amerika unter Mithilfe der indigenen Bevölkerungen ausgetragen wurde) auch als eine Art Motor der Globalisierung bezeichnet werden dürfen. Spätestens mit dem Siebenjährigen Krieg (1756-1763) wurde dann klar, dass auslösende Momente eines europäischen Krieges auf außereuropäische Geschehnisse (in diesem Fall der britisch-französische Konflikt um das Ohio) zurückgeführt werden konnten.²¹⁸

Im 18. Jahrhundert jedenfalls waren die Mechanismen des transatlantischen Handels bereits viel ausgereifter und fester installiert als noch unter dem ersten Atlantik. Dem kommerziellen Kapitalismus, Grundlage des spanischen Atlantik, wurde vom dynamischeren nordwesteuropäischen industriellen Kapitalismus zunehmend der Rang abgelaufen.²¹⁹ Es lässt sich definitiv feststellen, dass die transatlantischen Rückwirkungen im Kontext einer fortschreitenden Globalisierung an Fahrt gewonnen hatten und nun für jeden sichtbar wurden. Es genügt ein Verweis auf den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg, die Entstehung einer auf wachsende Autonomie drängenden kreolischen Elite oder die auch auf Basis der Kapitalakkumulation in den Metropolen und der Weiterverarbeitung amerikanischer Produkten aufkommende industrielle Revolution, um die Bedeutung der atlantischen Vernetzungsprozesse hervorzuheben.²²⁰

IV.2. Zwischenfazit

In dieser etwa drei Jahrhunderte andauernden Integration der atlantischen Welt hatte Spanien seine anfängliche Exklusivposition, die unter Philipp II. durch die Übernahme der portugiesischen Krone im Südatlantik komplettiert wurde, zunehmend mit fremden Mächten teilen müssen. Während zu Beginn der atlantischen Vernetzung bereits ausländische Untertanen und Alliierte der Krone an der Ausbeutung des Monopols beteiligt waren, stand das 17. Jahrhundert für den wachsenden Kontrollverlust der Spanier über ihren Atlantik. Es waren in erster Linie militärische Niederlagen, die den Spaniern im Laufe des 17. Jahrhunderts keine andere Möglichkeiten ließen, als die europäischen Niederlassungen in der Karibik in den Friedensverträgen zu tolerieren und als Gegenleistung zum Versprechen der Nordwesteuropäer Piraterie und Freibeuterei gegen die Carreraschiffe einzustellen.

²¹⁷ LAMIKIZ, *Trade and Trust*, S. 95.

²¹⁸ FÜSSEL, *Der Siebenjährige Krieg, ein Weltkrieg im 18. Jahrhundert*, S. 112. Siehe ebenfalls AUER, *Europäische Wurzeln der Globalisierung*, S. 374. Die Originalität der Konflikte des 18. Jahrhunderts bestand auch darin, dass die Seekriege sowohl durch die Größe der Flottenverbände als auch durch die Höhe des eingebrachten Kapitals eine neue Größenordnung erreichten. Es fand definitiv eine Intensivierung der Verknüpfungen zwischen militärischen und kommerziellen navalen Operationen statt, HAUDRÈRE, *Le grand commerce maritime au XVIIIe siècle*, S. 69.

²¹⁹ KNIGHT, *Slavery and Lagging Capitalism*, S. 73.

²²⁰ FRÖSCHL, *Atlantische Geschichte*, S. 3.

Nach den turbulenten und kriegsgebeutelten Jahren des letzten Habsburgers auf dem spanischen Thron schien man unter den Bourbonen wieder an glanzvollere Zeiten anknüpfen zu können. Dem Phänomen der Piraterie wurde zu Beginn des 18. Jahrhunderts effektiv der Garaus gemacht, und die *Carrera* schien wieder positiveren Zeiten entgegenzublicken. Die Spanier hatten diese friedlicheren Zeiten allerdings durch den Verlust karibischer Regionen und das Eingeständnis freier Schifffahrt im Atlantik extrem teuer bezahlt.²²¹

Das Ende des 18. Jahrhunderts läutete dann aber durch das Zusammenbrechen der Beziehungen zwischen Metropole und Kolonien ebenfalls das Ende eines spanischen Atlantiks ein. Die auch durch die Beziehungen zu den Neutralen gewonnene Autonomie der Kolonien war zu Beginn des 19. Jahrhunderts nicht mehr rückgängig zu machen; die Dekolonisierung der Amerikas besiegelte schließlich das Schicksal der *Monarquía católica*. Mit Ausnahme seiner karibischen Besitztümer Kuba und Puerto Rico hatte sich Spanien als prägender Akteur der atlantischen Welt verabschiedet. Damit einhergehend, folgte der unumgängliche Bedeutungsverlust des südandalusischen Hafenkompleses. Jene Region, die sich seit dem späten Mittelalter wie fast keine andere dem Atlantik zuwendete und während mehr als drei Jahrhunderten als ein fundamentales Bindeglied in den transatlantischen Beziehungen wirkte, koppelte sich im 19. Jahrhundert größtenteils vom atlantischen Vernetzungsprozess ab.

Seit den Entdeckungsfahrten Kolumbus' bis zur Dekolonisierung der Amerikas ließen sich in Europa jedoch nur schwerlich Landstriche ausmachen, die im Kontext dieses Globalisierungsschubs eine ähnlich privilegierte und exponierte Position genossen wie die Hafenstädte um Cádiz und Sevilla. Durch Institutionen wie die *Casa de la Contratación*, die *Real Casa de la Moneda* oder das *Consulado de cargadores*, aber auch durch die geografischen und klimatischen Gegebenheiten fungierten diese Städte als logistische und kommerzielle Zentren des atlantischen Raums. Es war dort, wo nicht nur die Waren des ersten wahren Welthandels gelagert, gehandelt, importiert oder (re)exportiert wurden, sondern vor allem die Gold- und Silberlieferungen in regelmäßigen Abständen für Begeisterung sorgten. Es darf nicht vergessen werden, dass diese Edelmetalle den eigentlichen Kern der atlantischen Integration darstellten. Wenn der Anteil der Importe als Ursache der Preiserhöhung seit den Arbeiten Earl J. Hamiltons auch diskutabel sein mag, so lässt sich dennoch feststellen, dass der frühneuzeitliche Preisanstieg sich mit fallender Intensität von den Zentren des Minenbaus aus über die Ankunftshäfen der *Carrera*, nach Spanien, Europa und schließlich den Orient ausgebreitet hat. Dabei wurde die dem Atlantik hingewendete Seite Europas sicherlich stärker von diesem Preisanstieg getroffen als der übrige Kontinent.²²²

Mit der Intensivierung der transatlantischen Beziehungen im 18. Jahrhundert ging in Europa der Siegeszug des modernen Kapitalismus einher.

²²¹ Im Frieden von Münster musste etwa den Niederländern 1648 das Besitzrecht über Curaçao oder Saint-Martin zugestanden, im Vertrag von Madrid (1670) musste Jamaika an die Engländer übergeben und 1697 musste im Vertrag von Rijswijk den Franzosen die Herrschaft über den Nordwestteil Saint-Domingues zugesichert werden. Siehe hierzu HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIIIe siècle*, S. 11-12.

²²² FRANK, *World Accumulation*, S. 50; KELLENBENZ, *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, S. 349.

Als die aufkommende industrielle Revolution Westeuropas den endgültigen Triumph der kapitalistischen Gesellschaften über die feudalen markierte, war Spanien nicht Teil davon. Obwohl durch die Kapitalakkumulation in den Metropolen, die Verfügung von Rohstoffen und die höhere Nachfrage der Kolonialhandel wichtige Grundbedingungen für diese Entwicklung stellte, fand keine Industrialisierung in Spanien statt (ausgenommen in Katalonien). Es fällt auf, dass vor allem der Raum um Sevilla und Cádiz nicht von seiner privilegierten Stellung innerhalb der atlantischen Welt profitieren konnte. Einen Hauptgrund für dieses industrielle Verschlafen Andalusiens kann in der massiven ausländischen Kontrolle des Carrerahandels vermutet werden, welche im 17. Jahrhundert außer Kontrolle geriet und wohl 1778 durch die Zerschlagung des Monopolsystems mit der einzig realistischen Methode bekämpft wurde. Nichtsdestotrotz musste sich allein durch die Kommissionstätigkeit vieler andalusischer Händler sowie die abgesicherten *tercio de frutos* ein Teil der amerikanischen Schätze in Andalusien sammeln. Es mag demnach mehr eine Frage der Mentalität sein, weshalb sich in Andalusien, wengleich durch seine Position prädestiniert, keine industrielle Revolution abgespielt hat. Obwohl durch die Präsenz der *Casa de la Contratación* und der *Real Casa de la moneda* an der Quelle der Edelmetalllieferungen gelegen, hatte sich in Südandalusien nicht einmal ein solides Finanz- oder Bankenwesen gebildet.²²³

Als frühneuzeitliche Hauptgewinner im atlantischen Vernetzungsprozess sammelten sich in Städten wie Sevilla oder Cádiz während Jahrhunderten die Reichtümer Amerikas. Zwar blieb immer nur ein Teil des Geldes in der Region, während ein größerer ins Ausland floss, doch war es immer wieder in großen Mengen vorhanden. Es bestand vonseiten der Andalusier möglicherweise wenig Interesse daran, sein Kapital risikoreich im neuen industriellen Abenteuer anzulegen. Das meiste Vermögen war seitens der Spanier in Geld- und Schmuckform vorhanden sowie durch Investitionen in Waren- und einigen Kreditgeschäfte. Investitionen in Immobilien zielten meistens auf Landgüter, welche im Gegensatz zu Fabriken sichere Einnahmen bei gleichzeitig niedrigem Risiko ohne große Kontrollnotwendigkeit oder Anstrengung garantierten.²²⁴ Es steht jedenfalls fest, dass die Geschichte Andalusiens und genauer noch die Regionalgeschichte der südandalusischen Hafenstädte untrennbar mit der Geschichte des atlantischen Raums verbunden sind. Mag dieses Land noch in der Antike als das Ende der bekannten Welt angesehen worden sein, so bildete es bereits im Mittelalter eine Drehscheibe der damals bedeutendsten Handels- und Kommunikationsrouten der westlichen Welt. Unter dem Kronmonopol bildete die Region dann die Tür zu den Amerikas und verband wie keine andere über die Carrerawege die alte Welt mit der neuen.

²²³ „Realmente hemos de convenir que resulta incomprensible que en una ciudad como Sevilla, donde se concentraba el tráfico más importante de la época y donde, por añadidura, se acuñaba en su Casa de la Moneda la mayor parte de la plata que circulaba por el mundo, no llegara a cuajar ni a consolidarse una estructura financiera y bancaria de altos vuelos“, GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera*, S. 81.

²²⁴ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, S. 160-166. Dazu Sánchez Mantero: „Cuando cambió la coyuntura a comienzos del siglo XVII y sobrevino la crisis de la Monarquía, se produjo un deterioro de la productividad agraria. [...] El comercio con América no parecía en esos momentos un negocio tan seguro y ante el temor de las pérdidas que podrían arruinar las actividades mercantiles, los comerciantes que habían conseguido acumular algún capital, prefirieron invertir en la adquisición de tierras. La propiedad rústica, si bien es cierto que no multiplicaba la inversión, al menos ofrecía una mayor garantía de estabilidad y, sobre todo, proporcionaba un notable prestigio social“, SANCHEZ MANTERO, *Historia breve de Andalucía*, S. 92.

Während anfänglich vor allem ausländische Bürger des Reichs an diesem Monopol beteiligt waren, schafften es im Laufe des 17. Jahrhunderts sämtliche europäischen Konkurrenten der spanischen Krone sich einen Teil des amerikanischen Kuchens zu sichern. Die Andalusier waren zwar durch ihre geografische Position an der Kreuzung wichtiger Routen schon länger ausländische Präsenz gewohnt, doch als Schlüsselregion der atlantischen Welt bildeten sie in der frühen Neuzeit ein Magnet für Händler, Kaufleute, Bankiers oder einfach nur Menschen beziehungsweise Migranten, die auf der Suche nach einem besseren Leben waren.

Hafenstädte hatten wegen ihrer Position als Schnittstelle zwischen dem Lokalen und Globalen, als Tore zur Welt, seit jeher eine besondere Stellung im Globalisierungsprozess inne.²²⁵ Wenn man also von *Columbian exchange* spricht, der Migration von Menschen (und Krankheiten), von Flora und Fauna oder vom Austausch und Transfer von Wissen, Ideen, Kultur und Neuigkeiten, so waren Hafenstädte oft die ersten Gegenden, in denen solche Phänomene zu beobachten waren. Diese Feststellung ist mit Bezug auf den südandalusischen Hafenkomplex noch einmal hervorzuheben. Das offiziell sevillanische Handelsmonopol mit den Amerikas war seit dem frühen 16. Jahrhundert auf Cádiz ausgeweitet worden. Dazu gesellten sich weitere kleinere Häfen wie Sanlúcar de Barrameda oder Puerto de Santa María, die als *antepuertos* in den Carreramechanismen fungierten. Die Provinzen Sevillas und Cádiz bildeten demnach (neben Lissabon), seit den Anfängen des ersten atlantischen Systems, den Trichter, durch den sämtliche legale Verbindungen zwischen beiden Seiten des Atlantiks liefen. Neben der Tatsache, dass bereits Kolumbus' zweite Reise Richtung Neue Welt von Cádiz aus startete, war die Stadt ab dem frühen 16. Jahrhundert legal im Carrerahandel involviert und bildete somit seit Beginn der Vernetzung des Atlantiks einen fundamentalen Teil innerhalb dieses Prozesses.

Im folgenden und letzten Kapitel soll nun anhand der Stadtgeschichte von Cádiz dargestellt werden, wie sich die Lokalgeschichte und Entwicklung dieser Stadt in der frühen Neuzeit nur im Kontext der atlantischen Welt verstehen lässt. Aufgrund der extremen Bedeutung des Kommerzes und der Geldgeschäfte hinsichtlich der transatlantischen Vernetzungen hatte die Stadt wie kaum eine andere ihren Blick Richtung Atlantik gewendet. Aus einem anfänglichen Nebenhafen Sevillas entwickelte sich Cádiz im Laufe des 17. Jahrhunderts zum eigentlichen Zentrum der *Carrera de Indias*. Als immer mehr Ausländer im spanischen Monopol involviert waren und auch die Hinterziehung bedrohliche Ausmaße annahm, war es nur logisch, dass sich die meisten Geschäfte in der schwächer überwachten, weil schwerer zu kontrollierenden Bucht von Cádiz abspielten. 1717 wurde dann durch den Transfer der *Casa* und des *Consulado* theoretisch beschlossen, was also bereits seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in der Praxis der Fall war, nämlich dass Cádiz samt seiner Bucht und großem Hafen das Gravitationszentrum des spanischen Atlantiks darstellte.²²⁶

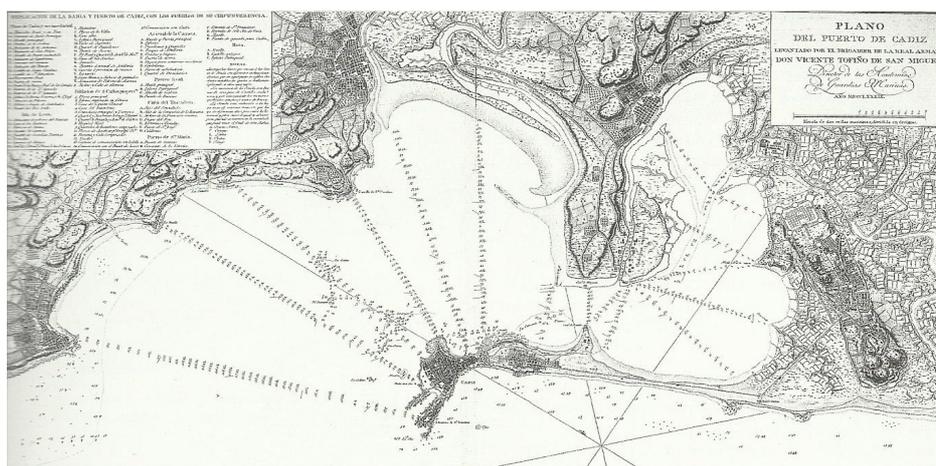
²²⁵ WENDT, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 205.

²²⁶ Dazu O'Flanagan: „Has any empire in historical times been able to accumulate such incredible quantities of bullion for so little cost, effort and outlay? In an incredibly short time, a maritime economy had taken shape spanning heretofore-unimaginable distances in enormous ships. The flows and currents of movement because of the connection of the Americas with Europe was extraordinarily complex, as it affected all the other global maritime and many inland trade routes. Chinese goods arrived in the Americas as well as Spain; Mexican silver reached China via the Philippines, Chinese porcelain appeared in northern Europe and Mexican gold reached Constantinople. Also, within the Americas and the Caribbean, many inter-regional networks of exchange evolved. However, the inertia of the pre-free trade era is chronicled by the fact that over 80 per cent of all imports were landed at Cádiz and in some years this total surpassed 90 per cent“, O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 25.

Bevor nun endgültig Cádiz in den Fokus dieser Arbeit gerät, ist es wichtig, noch ein Wort über den Sklavenhandel zu verlieren. Die hier theoretisch abgehandelte Konstruktion und Integration der atlantischen Welt wäre in der Praxis nicht ohne den massenhaften Import von afrikanischen Arbeitssklaven möglich gewesen. Die Iberer besaßen (genauso wie später die Nordwesteuropäer) auch aufgrund der demografischen Katastrophe der indigenen amerikanischen Bevölkerungen nicht die Reserven an Arbeitskräften, um ihre Politik der Pazifikation des Kontinents, der Städtegründungen, des Minenbaus, des Hacienda-Systems oder der Plantagen umzusetzen. Erst der Einsatz der Sklaverei ermöglichte eine für europäische Verhältnisse, viable atlantische Wirtschaft: Die Sklaven verursachten zunächst bei den Iberern und kolonialen Eliten sowie später bei den Nordwesteuropäern Wohlstand in den Metropolen.²²⁷ In absoluten Zahlen können zwar die Sklavenlieferungen Richtung Hispanoamerika als, relativ gesehen, geringer eingeschätzt werden im Vergleich zu den übrigen amerikanischen Regionen (wenn man die territoriale Ausdehnung der spanischen Kolonien etwa mit jenen der nordwesteuropäischen Karibik vergleicht), doch Sklaven waren seit den Tagen Kolumbus' bis zur Abschaffung des Sklavenhandels am spanischen Atlantik beteiligt. Im Gegensatz zu seinen europäischen Kontrahenten griff Spanien jedoch erst im 19. Jahrhundert, mit dem Durchbruch der Zuckerrohrplantagen auf Kuba, verstärkt auf afrikanische Arbeitssklaven zurück.²²⁸

V. Cádiz, emporio del orbe

Im südwestlichsten Teil Andalusiens gelegen, befindet sich Cádiz am nördlichen Zipfel einer Halbinsel, die zwischen den Hafenstädten Rota, El Puerto de Santa Maria, Puerto Real, San Fernando und Chiclana de la Frontera in den Atlantik hinausragt. Die Stadt liegt dabei am Eingang der gleichnamigen Bucht von Cádiz die sich in etwa über den Küstenstreifen der hier erwähnten Städte erstreckt. Sie ist wiederum lediglich über eine extrem schmale Landverbindung mit San Fernando (bis ins 19. Jahrhundert als *Isla de León* bezeichnet) verbunden. Wie es der frühere Name schon verrät, bildet San Fernando eine Insel innerhalb der gaditanischen Bucht. Cádiz ist demnach fast vollkommen vom Atlantik umgeben und effektiv vom europäischen Festland abgekoppelt.



Plan der Bucht von Cádiz (1789), Nieto-Guerrero, *Historia urbana de Cádiz*, S. 217.

²²⁷ KNIGHT, *Slavery and Lagging capitalism*, S. 72.

²²⁸ Siehe Anhang N°5.

Cádiz ist ein Ort, der jedem vor Augen führt, am südwestlichen Ende Europas angelangt zu sein; um weiterzugelangen, muss man sich aufs Meer hinauswagen. Seit jeher nahm also der Ozean eine hohe Stellung in der Geschichte der Stadt ein, er stand seit Tausenden von Jahren für Legenden und Geschichten, Triumphe und Katastrophen.²²⁹

V.1. *Stadtgeschichte bis zur frühen Neuzeit*

Es erstaunt wenig, dass aufgrund der hervorgehobenen geostrategischen Lage diese Halbinsel seit der Antike Heimat bedeutender Kulturen war. An der Kreuzung zwischen Atlantik und Mittelmeer gelegen, stellte sie seit Jahrtausenden einen Ort dar, an dem die Waren der bekannten Welt gehandelt wurden und verschiedenste Kulturen sich niederließen oder aufeinandertrafen. Als womöglich älteste Stadt des Okzidents wurde Cádiz, damals Gadir genannt, um 1100 v. Chr. von den Phöniziern gegründet. Es lässt sich behaupten, dass die Stadt bereits in dieser Ära des florierenden phönizischen Mittelmeerhandels als atlantischer Außenposten eine bedeutende Stellung einnahm und aufgrund ihrer abgelegenen Position früh den Ruf einer mythischen Stadt besaß. Die Legende Gadir's wuchs weiter, als zuerst über die Einwohner Phokaias, deren Seereisen und südeuropäische Handelsstützpunkte kuriose Mitteilungen über den legendenumwobenen und uralten Arganthonios, König der Tartessos, in der antiken hellenistischen Welt verbreitet wurden. Durch Akkulturationsprozesse wurde dann die phönizische Götterwelt hellenisiert, sodass in der Zeit zwischen dem 7. und 6. Jahrhundert v. Chr. aus den Säulen des Melqart, die Säulen des Herakles (heute im Stadtwappen von Cádiz dargestellt) wurden. Melqart repräsentierte unter den Phöniziern den Schutzpatron der Stadt und entwickelte sich, durch die hervorgehobene Stellung des Kommerzes und des regelmäßigen Besuchs der Stadt durch Seemänner und Händler, im Laufe der Zeit auch zum Schutzpatron der Schifffahrt und des Handels. Dies ist der Grund, warum, der Legende nach, Herakles als Gründer der Stadt angesehen wurde (wie ebenfalls im Stadtwappen dargestellt). Außerdem wurde spätestens unter Herodot bescheinigt, dass die Insel Erytheias, jenseits der Straße von Gibraltar und nahe an Gadir liegend, als Wohnsitz des mythologischen Geryon anzusehen ist.²³⁰ Es lässt sich jedenfalls feststellen, dass die Region, die ab 1492 für die Verbreitung von Nachrichten und Legenden über unbekannte Welten jenseits des Atlantiks verantwortlich war, in der antiken Welt, als Stadt jenseits des Mittelmeers, selbst zum Objekt von Geschichten und Mythen wurde.

Nach einer Zeit der Wirren, geprägt von den griechisch-karthagischen Konflikten um die Vorherrschaft im Mittelmeer, war Gadir spätestens 348 v. Chr. unter karthagischer Kontrolle. Hannibal und seine Truppen fanden dort im Jahr 219 v. Chr. Unterkunft, bevor sie die Überquerung der Alpen im nächsten Jahr in Angriff nahmen und die Stadt während des Zweiten Punischen Krieges (218-201 v. Chr.) letztlich an die Römer abgetreten werden musste.

²²⁹ „Cádiz is in the sea and of the sea“, CABALLERO BONALD, *Cádiz, Jerez and los Puertos* (translated by Doireann Macdermott), S. 8.

²³⁰ FIERRO CUBIELLA, *Historia de la ciudad de Cádiz*, S. 26; „Tomar rumbo hacia el Oeste era un viaje a lo desconocido, sin garantías de regreso donde el Océano Atlántico se hacía hostil, inmenso e interminable. Escenario idóneo para emplazar mitos, leyendas, residencia de dioses y semidioses etc., aquí se situó Tartessos, la Atlántida, Hércules, Geryon, las Gorgonas, Atlas, o el Jardín de las Hespérides. Universo lleno de monstruos y peligros impensables que fueron la base para acuñar el concepto de non plus ultra, avisando así al que pretendiera introducirse en el mismo“, FIERRO CUBIELLA, *El Cádiz del siglo XV y Cristóbal Colón*, S. 15.

Als Augusta Urbs Julia Gaditana erlebte sie unter römischer Herrschaft ein Aufblühen auf allen Ebenen, sie wurde bevorzugt von Rom behandelt und entwickelte einen großen Kulturbetrieb (wie die Ruinen des römischen Amphitheaters auch heute noch belegen). Sie hatte diese Tatsache unter anderem ihrem seit ihrer Gründungszeit bestehenden Tempel des Melqart (später Tempel des Herkules) zu verdanken. Dieser war im Laufe der antiken Welt zu einem bedeutenden Pilgerort aufgeblüht und erhielt zahlreiche Schenkungen, was der Stadt zu großem Reichtum verhalf.²³¹

Das Ende dieses ersten goldenen Zeitalters in der Geschichte der Stadt erfolgte im Laufe des 2. und 3. Jahrhunderts n. Chr., als wiederholte Angriffe der *mauri* aus Nordafrika zu einem Klima der Unsicherheit führten und eine Flucht des Kapitals und der aristokratischen Familien aus Cádiz in die umliegenden Gebiete (wie Puerto de Santa María oder Medina-Sidonia) verursachte. Die Stadt schrumpfte und verwahrloste, wurde aber wohl vor allem wegen des Weiterbestehens des Herkules Tempels nie ganz aufgegeben. Die Situation verschärfte sich allerdings mit dem Verbot sämtlicher heidnischer Kulte im Jahr 392 n. Chr. unter Teodosios I. Zu Zeiten der zunehmenden Dekadenz Westroms und der großen Umwälzungen fiel die Stadt zu Beginn des 5. Jahrhunderts erst kurz an die Vandalen und ab der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts an die Visigoten, um schließlich im 6. Jahrhundert noch einmal kurz unter die Schirmherrschaft Ostroms zu geraten, nur um später erneut von den Visigoten eingenommen zu werden. Im Allgemeinen ist es jedoch wegen fehlender Quellen heute nur mehr schwer möglich, ein genaues Bild der Entwicklung der Stadt zu Zeiten der großen Völkerwanderungen zu zeichnen. Fest steht, dass Cádiz zu Beginn des Frühmittelalters viel von seiner einstigen Pracht verloren hatte, die Wirtschaft größtenteils am Boden lag und die Restbevölkerung sich mit Fischfang über Wasser hielt. Die Stadt war nur mehr ein Schatten ihrer selbst.²³² Die dürftige Quellenlage bezüglich der Stadtgeschichte änderte sich auch nicht nach der Eroberung Gadirs 711 durch die Mauren, die ab der Schlacht am Guadalete die iberische Halbinsel invadierten. Erste konkrete Erwähnungen der Stadt aus dem 9. Jahrhundert beziehen sich dann auf die normannischen Küstenangriffe, die um die Mitte des Jahrhunderts die Regionen des Al-Andalus erreichten. Im Kontext allgemeiner Verteidigungs- und Befestigungsarbeiten sowie der Revitalisierung einiger antiker Städte erlebte die in Al Djezirah Qadis umgetaufte Stadt ein Wiedererblühen zu Zeiten der maurischen Hochkultur, als Muslime, Christen und Juden dort friedlich zusammenlebten.²³³

Der wirtschaftliche Aufschwung erreichte die Stadt vollends während der Übernahme des Al-Andalus durch die Almohaden ab dem Jahr 1147. Diese hatten, nach ihren Erfolgen in Marokko, den Hafen der Stadt als Basis oder Ankunftsart der Truppen für ihre iberische Expansion benutzt. Der gestiegenen Bedeutung folgte die militärische Absicherung durch neue Befestigungsarbeiten. Die zu dieser Zeit angelegte Ringmauer legte somit den Grundriss der historischen Altstadt fest.

²³¹ FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 38-42.

²³² Ebenda, S. 71-79.

²³³ CABALLERO BONALD, *Cádiz, Jerez and los Puertos*, S. 6. Dazu Cubiella: „*Ya en la última fase del periodo hispano-musulmán había evolucionado y configurado un núcleo habitado con murallas, fortaleza y entidad propia [...]. Momento en el que se detecta ya la presencia de genoveses en dicho Golfo, en el que la República ligur tenía en 1160 una pequeña flota para la defensa de sus naves mercantes*“, FIERRO CUBIELLA, *El Cádiz del siglo XV*, S. 18.

Der Stadt blieb jedoch vor ihrer Rückeroberung ein weiterer Niedergang nicht erspart. Christliche Raubzüge und Verwüstungen führten ab der Schlacht bei Navas de Tolosa 1212 zu einer generalisierten Krise in dieser Region. Die Bevölkerung lebte in ständiger Unsicherheit, der Handel brach zusammen und Cádiz entvölkerte sich wieder. Wie bereits zu Beginn des ersten Kapitels erwähnt, nahmen dann kastilische Rückeroberer aus den nördlichen Provinzen die Stadt 1261 ein. Dies geschah während des Eroberungszugs des Guadalquivirtals (1243-1262), der ab der Einnahme Sevillas 1248 die südlichsten Regionen Andalusiens erreichte. Nach den Revolten der *Mudejares* im Jahre 1264 ist es möglich, dass Cádiz gemeinsam mit einer ganzen Gruppe von Städten wieder kurzweilig in die Hände der Mauren fiel. Unter Alfonso X. wurde die Stadt demnach 1264 ein zweites Mal zurückerobert und verstärkt wiederbevölkert, sie wurde in den juristischen Status einer Stadt erhoben und erhielt eine Kathedrale.²³⁴

Im Gegensatz zu den drei Königreichen Niederandalusiens (ab 1492 gesellte sich das Königreich Granada als viertes hinzu) befand sich Cádiz, durch den vom König gewährten offiziellen Status einer Stadt, theoretisch unter der direkten Herrschaft der kastilischen Krone; es genoss durch diverse Privilegien (wie etwa Steuererleichterungen) eine bevorzugte Stellung und diente vor allem unter Alfonso X. als Abfahrtschiff für Kriegshandlungen in Nordafrika. Genauer genommen, gehörte Cádiz jedoch seit 1262 dem Königreich Sevilla an, welches zwar ebenfalls als Bestandteil der Krone Kastiliens galt, im Alltag jedoch unter starkem Einfluss der Guzmán und Ponce de León stand, denen die Krone durch die Unruhen in der Region gezwungenermaßen weitreichende Zugeständnisse und Autonomien einräumen musste. 1471 schließlich wurde dem Adelsgeschlecht der Ponce de León vonseiten der kastilischen Krone der Titel der Markgrafen von Cádiz (ab 1484 Herzöge von Cádiz) als Dank für deren Unterstützung im Erbfolgekrieg zwischen Isabella I. von Kastilien und Johanna von Kastilien, spätere Königin Portugals, geschenkt. 1493, nach dem Tod des zweiten Herzogs von Cádiz (ohne männliche Nachfolge), fiel die Stadt schließlich wieder unter die direkte Kontrolle der Krone.²³⁵ Dieser Erbfolgekrieg bildete 1479 auch den historischen Hintergrund, der zur Unterzeichnung des Vertrags von Alcáçovas führte und, wenn auch indirekt, die späteren atlantischen Expansionswege der iberischen Monarchien determinierte.

Cádiz konnte seit der Öffnung der Straße von Gibraltar von seiner privilegierten geografischen Position profitieren und fungierte als strategischer oder kommerzieller Zwischenstopp in den Seeverbindungen zwischen Nord- und Südeuropa, Europa und Afrika sowie im Allgemeinen zwischen Baltikum, Atlantikraum und Mittelmeer. Zwar führten wiederholte Konflikte mit Portugal und Nordafrika immer wieder zu Kriegshandlungen in der Region um die Meeresenge und zu Angriffen gegen die Stadt, doch spätestens im 15. Jahrhundert war der Hafen von Cádiz von großer Bedeutung, was die überseeischen Aktivitäten Kastiliens anging. Er hielt nicht nur die Hegemonie, was die Handelsverbindungen mit Nordafrika anging, sondern stellte auch einen wichtigen Hafen für mehrere Expeditionen für eine Kolonisation der Kanarischen Inseln dar.

²³⁴ FIERRO CUBIELLA, *El Cádiz del siglo XV*, S. 17-18.

²³⁵ FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 103-104.

V.2. Ein Ausblick auf das frühneuzeitliche Cádiz

In der frühen Neuzeit erlebte die Stadt dann als anfänglicher Brückenkopf zu Afrika, als Drehscheibe zwischen Atlantik und Mittelmeer und als Teilnehmerin, sowie späteres Zentrum des Atlantikhandels ihr goldenes Zeitalter. Die Stadt verkörperte nicht nur einen Abfahrts- und Ankunftshafen der Flotten und *registros* sondern unterhielt darüber hinaus auch zahlreiche Verbindungen zum übrigen Europa, dem Mittelmeerraum, Afrika oder den ostatlantischen Inseln.²³⁶ In diesem Kontext diente Cádiz als unumgänglicher Zwischenstopp für Reisende, Seemänner, Soldaten, Kaufleute und Händler auf deren Reise durch Europa oder über die Weltmeere. Durch die wachsenden maritimen und kommerziellen Tätigkeiten übte die Stadt in der frühen Neuzeit dann auch eine große Anziehungskraft auf Kleinverdiener und Tagelöhner aus, die auf Arbeit und eine Beteiligung an den amerikanischen Schätzen hofften. Sie diente auch als Auffangbecken oder Abfahrtspunkt für diejenigen, die ihre Zukunft außerhalb Europas sahen und über Cádiz nach Amerika auswanderten.

Wie erläutert, waren zu Beginn des Amerikaabenteuers vor allem Untertanen und Alliierte der Krone in die atlantischen Geschäfte verwickelt, wobei nochmals auf die fundamentale genuesische Involvierung hinzuweisen ist. Es sicherten sich jedoch recht schnell neben den Flamen, Deutschen und Genuesen auch andere Italiener (vor allem Florentiner), Katalanen, Portugiesen, Bretonen (und andere Franzosen), Iren und Briten über Cádiz ihre Teilnahme am Atlantikhandel. Selbst Armenier oder Syrer beteiligten sich an diesen atlantischen Geschäften. Dazu gesellten sich mit der Zeit auch viele Rückimmigrierte aus den amerikanischen Kolonien hinzu, die dort ihr Geld gemacht hatten und nun ein luxuriöses Leben in ihrer alten Heimat genießen wollten. Neben vielen Zigeunern war natürlich der Anteil der Sklaven (anfänglich aus den Kanaren kommend, dann aus Westafrika und Amerika sowie aus den Barbareskenstaaten und dem ottomanischen Reich) und befreiter Sklaven an der Stadtbevölkerung beträchtlich. Zu dieser Zeit stellte Cádiz zweifellos eine der kosmopolitischsten Städte der Welt dar.²³⁷ Ihr Schicksal jedoch war untrennbar mit dem Schicksal des spanischen Atlantiks und dem der *Carrera* verbunden.²³⁸

Dem goldenen 18. Jahrhundert folgte mit dem Dekolonisierungsprozess im 19. Jahrhundert der tiefe Fall zu einem Provinzhafen, der größtenteils von regionaler Bedeutung war.

²³⁶ Hierzu Bustos Rodríguez: „*La ciudad, que hemos definido, por su posición geográfica, como encrucijada de caminos, formaba parte de una tupida red de comunicaciones, terrestres y marítimas, que articulaban en un contexto territorial más amplio, que iba desde el ámbito más inmediato de la bahía hasta el más universal [...]. Dicha red servía para el afiancamento de relaciones interpersonales entre sus habitantes y los de otras zonas, la transmisión de noticias de toda índole, los contactos culturales, el abastecimiento de bienes de primera necesidad, y[...] los intercambios comerciales*“, BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 62.

²³⁷ „*Las sucesivas oleadas de inmigrantes producían también un efecto de cosmopolitismo, de variedad lingüística y hasta étnico-religiosa (potenciada por la presencia habitual, de esclavos moros, negros o mulatos), difícil hoy de comprender desde la imagen de uniformidad que nos hemos hecho del Antiguo Régimen*“, BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 74.

²³⁸ „*Las relaciones económicas Cádiz-América no son sino la propia capacidad de existir de Cádiz a lo largo de la modernidad. Desde el siglo XVI hasta comienzos del XIX, Cádiz es lo que es su posición en el comercio americano. [...] Cádiz del siglo XVIII, el siglo americano por excelencia, en el que la ciudad alcanzó, por segunda vez en su trimilenaria historia, la categoría de ciudad-mito gracias, fundamental y decididamente, al hecho de haber ostendado, a lo largo de ese período, la capitalidad del monopolio de la Carrera*“, GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 15.

Cádiz hatte sich als Weltstadt von der Landkarte verabschiedet, jedoch nicht ohne noch einmal einen grandiosen Schlussstrich unter ihre hervorgehobene Stellung in der frühneuzeitlichen Geschichte zu setzen, was in Form der liberalen *Constitución de Cádiz* von 1812 geschah.

In einer Zeit allgemeiner Intoleranz zwischen den Kulturen und konstanter Kriege zwischen den europäischen Großmächten lebten in Cádiz die verschiedensten Kulturen und Konfessionen meistens friedlich miteinander (in Kriegszeiten kam es aber natürlich zu Spannungen in der Stadt, vor allem mit den Franzosen). Cádiz lebte vom Handel, und dieser forderte funktionierende Netzwerke und gute Verständigung zwischen allen Beteiligten. Der Bedarf an Arbeitskräften und die Notwendigkeit der Zusammenarbeit verlangte von den *comerciantes* und allen, direkt oder indirekt an den Atlantikgeschäften beteiligten Stadtbewohnern eine gewisse Toleranz oder Offenheit. Natürlich geht es hier nicht darum vorzutäuschen, dass Xenophobie, Rassismus und Konfrontationen in Cádiz nicht existiert hätten.²³⁹ Doch setzt man die Stadt in den allgemeinen Kontext der Zeit (Inquisition der katholischen Kirche, Zwangskonvertierungen, Ausweisung der Mauren und Juden in Spanien, Judenfeindlichkeit beziehungsweise Judenverfolgungen in Europa, Glaubenskriege und Konflikte zwischen Nationen um Märkte und deren Exklusivzugänge usw.), so bestach die Stadt durch ihre liberalere Atmosphäre und ihre weltoffenen und toleranten Einwohner.²⁴⁰

Die hier in Kurzfassung abgehandelte frühneuzeitliche Stadtgeschichte von Cádiz soll nun in den folgenden Teilen genauer betrachtet werden. Es wird zunächst darum gehen, sich ein genaues Bild der Entwicklung der Stadt im Kontext des ersten Atlantiks zu verschaffen, als sie größtenteils als Lager oder *antepuerto* Sevillas fungierte, aber auch eigene Verbindungen zum Mittelmeer- und Atlantikraum pflegte.

²³⁹Nach dem Pyrenäenfrieden etwa kam es zu einer spürbaren Expansion der französischen Kolonie in der Stadt. Doch nach Louis' XIV. Überfall auf das Herzogtum Luxemburg (1664) im Kontext des Reunionskrieges kam es in Cádiz vermehrt zu antifranzösischen Ressentiments und Maßnahmen; es fanden Beschlagnahmungen französischer Besitztümer statt und Überfälle auf französische Schiffe, die in der Bucht ankerten, CARRASCO GONZÁLES, *Comerciantes y casas de negocio*, S. 49.

²⁴⁰Dazu Bustos Rodríguez: „*A pesar del peso de la cultural mayoritaria católica, existió en Cádiz durante esta época un ambiente de tolerancia. La presencia de protestantes en la ciudad y, en menor escala, de otras etnias y religiones, no provocó tensiones insalvables y sostenidas, ni clima alguno que pueda considerarse sofocante para las minorías. [...] A pesar del importante número de habitantes con que contaba Cádiz y de su especial heterogeneidad poblacional, la Inquisición, que nunca alcanzó aquí la categoría de cabecera de distrito, molestó poco a los comerciantes y a los habitantes de la ciudad en general*“, BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 542. Als Christian August Fischer die Stadt im Jahr 1797 besichtigte, fielen ihm zuerst die fröhliche Musik und die zahlreichen Abendspaziergänger auf. Ihn überraschte in erster Linie das scheinbar zügellose Benehmen ihrer Bürger, die während der *siesta* teilweise halbnackt in den Straßen und Grünanlagen schliefen. Er unterstellte den Gaditanern, ein Maximum an Sinnlichkeit und Lebensgenuss auszuleben, was auch am guten Wein und den Likören liegen konnte, die in Cádiz immer billig angeboten wurden. Er sprach von einem „*wilden und ungestümen Lebensgenuss*“, in dem „*alles auf Höchste getrieben wurde, ausschweifend und zügellos*“, mit besonderem Verweis auf den Umgang in der Öffentlichkeit zwischen beiden Geschlechtern, FISCHER, *Reise von Amsterdam über Madrid und Cádiz nach Genua in den Jahren 1797 und 1798*, S. 167-168. „*Je n'ai vu en aucune ville d'Espagne, le libertinage public établi comme ici*“, TWISS, *Voyage en Portugal et en Espagne fait en 1772 et 1773*, S. 316.

Danach gilt es den Fokus auf ihr goldenes Zeitalter zu richten, welches nicht nur Spuren im Wachstum der Stadt sondern natürlich auch im gesellschaftlichen - und wirtschaftlichen Leben, in der Architektur oder in der Kultur hinterlassen hat. Neben diesem eher kommerziellen Hintergrund wurde das Leben der Stadt ebenfalls durch seine geostrategische Position und demzufolge seine militärische Bedeutung geprägt. Ihr Hafen diente vielen *armadas* sowie alliierten ausländischen Flottenverbänden als Versammlungspunkt und Abfahrtschiff bei militärischen Expeditionen; demzufolge gesellten sich in regelmäßigen Abständen bedeutende Gruppen von spanischen oder fremden Soldaten zur zivilen Stadtbevölkerung hinzu. Aufgrund ihrer hervorgehobenen Bedeutung innerhalb der atlantischen Welt bildet die Hafenstadt aber natürlich auch ein Anziehungspunkt für feindliche Angriffe, Belagerungen, Plünderungen oder Embargos. Zwar besaß die Stadt seit dem Mittelalter eine Ringmauer und wurde im Laufe der frühen Neuzeit zu einer imposanten Festungsstadt ausgebaut, tatsächlich aber wurde keine andere Hafenstadt der atlantischen Welt in der frühen Neuzeit öfter von feindlichen Angriffen heimgesucht als Cádiz.²⁴¹

V.3. Cádiz, Drehscheibe zwischen den Kontinenten

Zu Beginn des 15. Jahrhunderts hatte Cádiz seine Stellung innerhalb der Handelsbeziehungen Europas mit dem Mittelmeerraum und Westafrika bereits gefestigt. Es war Bestandteil der großen frühneuzeitlichen Handelsrouten und diente vor allem den Genuesen als unumgänglicher Zwischenstopp in ihren Handelsbeziehungen. Es gilt in der Tat zu bemerken, dass damals bereits eine sehr aktive genuesische Kolonie in der Stadt bestand, welche sich stark an den gaditanischen Überseeverbindungen beteiligte und auch im gesellschaftlichen Leben der Stadt fest integriert war.²⁴² Die wirtschaftliche Entfaltung der Stadt wurde dann durch einige internationale Entwicklungen entscheidend geprägt. So bewirkte der Fall Konstantinopels die Schließung der traditionellen mediterranen Handelsrouten mit dem Orient und verursachte eine Reorientierung der kommerziellen Interessen Richtung Okzident. Nun galt es die Reichtümer der *Indias* über einen alternativen Westweg zu erreichen. Gleichzeitig kam dem europäischen Edelmetallimport über Nordafrika eine größere Bedeutung zu. Des Weiteren stieg die Bedeutung der seit dem Mittelalter bestehenden Handelsrouten zwischen Baltikum, Nordatlantik und Mittelmeer. Die maritimen Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden, Flandern, Frankreich und England mit Südeuropa intensivierten sich und fanden in einem immer regelmäßigeren Kontext statt. Es liegt auf der Hand, dass Cádiz in dieser neuen internationalen Konstellation nur gewinnen konnte.²⁴³

Die Fundamente für Cádiz' Erfolg als Handelsstadt beruhten auf seinen traditionellen wirtschaftlichen Aktivitäten, dem Handel mit Wein, Olivenöl, Thunfisch und Salz.

²⁴¹ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 17.

²⁴² Dies galt auch in einem nicht-kommerziellen Sinn, wie 1401 und 1403 geschehen, als der gaditanische Hafen die Basis der kastilischen Delegationen darstellte, welche auf genuesischen Karacken das Tatarenreich aufsuchten, um dieses im Kampf gegen die muslimischen Feinde der Krone als Alliierte zu gewinnen. Die Stadt stellte 1402 ebenfalls die Basis für die Kanarenexpedition des Juan de Bethencourt, FIERRO CUBIELLA, *El Cádiz del siglo XV*, S. 23-24. Es wird geschätzt, dass um 1485 22 Prozent der gaditanischen Stadtbevölkerung aus Genuesen bestand, O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 83.

²⁴³ Siehe Anhänge N°6 & N°7.

Was den Fischfang anging, so ist zu beobachten, dass sich gaditanische Seefahrer seit dem späten Mittelalter an Operationen im Sahara-Kanaren-Raum beteiligten. Durch die gewonnenen Erfahrungen in diesen Gewässern entstanden wichtige Tauschgeschäfte mit aber auch Kaperfahrten gegen die Maghrebstaaten.²⁴⁴ Zu Beginn der frühen Neuzeit bedeuteten die Handelsbeziehungen mit Afrika die wichtigste Quelle des Wohlstands in der Stadt. Cádiz bildete ein großes Verteilungszentrum für Waren diversesten Ursprungs. Aus den Berberstaaten kamen neben Wachs und Leder auch Mandeln, Anis, Datteln, und Ziegen. Cádiz fungierte aber in erster Linie als Drehscheibe, über welche Edelmetalle, Elfenbein, Sklaven, Perlen, Heilpflanzen, und Farbstoffe ihren Weg ins übrige Europa fanden. In umgekehrter Richtung wurden iberische und europäische Waren (vor allem Textilien in riesigen Mengen) über Cádiz nach Afrika reexportiert. Neben den Genuesen spielten hier vor allem die Flamen eine wichtige Rolle. Beide Gruppen besaßen bereits großes kommerzielles Know-how, finanzielle Ressourcen und ein weitverzweigtes Handelsnetzwerk. Der Einfluss der Genuesen innerhalb der Stadt sollte ab Mitte des 15. Jahrhunderts nochmals an Bedeutung gewinnen, als sie mitverantwortlich für den Zuckerrohranbau auf den ostatlantischen Inseln waren und Cádiz wiederum ein ideales Verteilungszentrum zum übrigen Europa darstellte. Die Genuesen beteiligten sich, wie bereits bemerkt, ebenfalls an dem traditionellen gaditanischen Handel mit den nordeuropäischen Atlantikhäfen wie London, Southampton und anderen flämischen, niederländischen oder französischen Kommerzcentren.²⁴⁵

Somit scheint klar, dass Cádiz, als Warenlager zwischen Europa und Afrika, nicht erst durch die Entdeckung Amerikas zu Wohlstand kam. Es bildete ein Zentrum der Edelmetallimporte, ein Lagerhaus zwischen den Kontinenten und eine Heimat für Händler, Bankiers und Versicherer, und zwar lange vor 1492.²⁴⁶

²⁴⁴ BUSTOS RORDÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S.61. Dazu Comellas: „*Los gaditanos eran excelentes marineros, pescadores, transportistas y, cuando la ocasión se terciaba, corsarios*“, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 32.

²⁴⁵ O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 84. Die überragende Stellung (welche einem Monopol gleichkam) Cádiz' als Handelsstadt mit Nordafrika lässt sich anhand der *real cédula* vom 9.5.1493 bestätigen: „*Nos somos informados que de tiempo immemorial a esta parte se ha usado e acostumbrado que cualquier navio e fusta que se cargan e descargan para Berbería se cargan e descargan en la cibdad de Cádiz y no en otro lugar alguno desas dichas villas e logares e puertos*“, In: FIERO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 111. Aus den Berberreichen Nordafrikas wurden im Laufe der frühen Neuzeit bis ins 18. Jahrhundert unter anderem auch tausende Zentner an Wachs importiert, das in der Stadt weiterverarbeitet und größtenteils weiterverkauft wurde. Die Hersteller von Wachsprodukten genossen ein hohes Ansehen und konnten zu großem Reichtum gelangen. Daneben wurde auch viel Leder importiert, das meistens zu Schuhen oder Satteln weiterverarbeitet wurde. Die Beziehungen zu Afrika dienten aber auch der Sicherung der Grundversorgung durch Weizenimport, RUIZ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana de Cádiz: génesis y formación de una ciudad moderna*, S. 32.

²⁴⁶ STUDNICKI, *A Nation upon the Ocean Sea*, S. 75. Es wäre aber falsch zu behaupten, dass das Cádiz des 15. Jahrhunderts das Zentrum der Bucht von Cádiz darstellte. Hinter Jerez, Sanlúcar und Puerto de Santa Maria lag die Stadt an vierter Stelle, was die Bevölkerungszahlen anging. Ihre extreme Situation behinderte die Kommunikation mit und somit auch die Versorgung durch das Inland. Allerdings besaß sie einen außerordentlich günstig gelegenen Hafen der, als Zwischenstopp in den frühneuzeitlichen maritimen Handelsrouten, schon früh sämtliche Blicke der Stadtbewohner eher in die Ferne richten ließ als ins Landesinnere, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 31.

Die Stadt wuchs zu Beginn der frühen Neuzeit also vor allem wegen ihrer Beziehungen zu Afrika und dem ostatlantischen Raum. Die Stadtbevölkerung nahm zu, und es begann ein erster groß angelegter Wohnungsbau, öffentliche Gebäude wurden errichtet und Plätze angelegt. Der mittelalterliche Kern der Stadt, als *intramuros* bezeichnet, war damals bereits überfüllt, sodass zwei neue Außenbezirke entstanden. Was die Entfaltung der kommerziellen Tätigkeiten anging, gilt es den Fokus auf die *Calle nueva* zu legen, wo sich die meisten Lager und Kaufhäuser niederließen; sie bildete das Zentrum der Finanzen und des Kommerzes, und es war hier, wo die eigentlichen Geschäfte getätigt wurden. Durch die zahlreichen Geschäfte und Handelsniederlassungen besaß die Stadt ebenfalls eine *lonja* (Warenbörse), lange vor der Inbetriebnahme des Carrerahandels.²⁴⁷ Afrika bewirkte den ersten großen Ausbau und das Erblühen der Stadt zu Beginn der frühen Neuzeit.²⁴⁸

Cádiz hatte also sein erstes wirtschaftliches Wachstum in der frühen Neuzeit vor allem ihrer Stellung oder seiner Rolle als Brückenkopf zu Afrika zu verdanken. Auf der anderen Seite sorgte diese Nähe zum schwarzen Kontinent (etwa 90 km vor Marokko gelegen) ständig für Gefahr, die Stadt musste regelmäßig vor berberischen oder ottomanischen Raubzügen und maritimen Angriffen auf der Hut sein, was wiederum einer harmonischen wirtschaftlichen Entwicklung im Weg stand.²⁴⁹

Somit lässt sich feststellen, dass die Geografie die Ursache für eine tiefsitzende Dualität in der Stadtgeschichte darstellte. Einerseits war Cádiz durch ihre Lage eine privilegierte Stellung in den internationalen Handelsbeziehungen sicher, andererseits bewirkte gerade diese exponierte Stellung zwischen den Kontinenten, als offene Hafenstadt umgeben vom Ozean, dass immer wieder Freibeuter und Feinde der Krone Angriffe gegen sie starten konnten.

Genau diese Dualität determinierte auch nach der Entdeckung der Neuen Welt die Stellung der Stadt innerhalb der *Carrera de Indias*. Auf der einen Seite lag sie günstiger und schneller an Amerika als Sevilla, weil die schwierige Guadalquivirpassage wegfiel, auf der anderen Seite war sie Angriffen teilweise schutzlos ausgeliefert und konnte den Flotten nicht im Geringsten den Schutz bieten, den sie im sevillanischen Binnenhafen genossen.²⁵⁰

²⁴⁷ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana de Cádiz*, S. 29-30. Die Versechsfachung der Zahl an Stadtbewohnern während des 16. Jahrhunderts kann lediglich durch kontinuierliche Migrationsströme erklärt werden, COMELLA, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 71. Siehe S. 85.

²⁴⁸ Dazu Cubiella: „*Lo que fuera durante la primera mitad del cuatrocientos una modesta ciudad medieval, se convirtió en el corto espacio de tiempo que va desde 1450 a 1525 en puerto importante, plaza de comercio, que atraía y difundía hombre, productos y monedas; convertida entonces en unca de las poblaciones más ricas de Europa*“, FIERRO CUBIELLA, *El Cádiz del siglo XV*, S. 85.

²⁴⁹ Es herrschte gegen Ende des Mittelalters und in der frühen Neuzeit aber auch in vielen andalusischen Hafenstädten ein gewisser Abenteuergeist, was Freibeuterunternehmungen anging. Mit der Teilnahme an solchen, unter anderem von Cádiz ausgehenden Beutezügen, erhoffte man sich große Gewinne, die dann wiederum in legale Handelsunternehmungen investiert werden konnten. Somit bot eine Stadt wie Cádiz jedem die Möglichkeit, innerhalb kürzester Zeit zu großem Reichtum zu gelangen, KELLENBENZ, *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, S. 342.

²⁵⁰ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 16-17.

V.3.1. Cádiz zu Beginn des Amerikaabenteuers

Die Entdeckung Amerikas öffnete der Stadt aber definitiv neue Perspektiven. Fungierte sie vorher noch als Bindeglied zwischen Regionen der alten Welt, so nahm sie ab 1492 auch eine entscheidende Rolle in der Vernetzung der atlantischen Welt ein. Die frühneuzeitliche Geschichte der Stadt kann in drei Perioden unterteilt werden: Ab 1492 bis zur Gründung der *Casa de la Contratación* stellte Cádiz den bevorzugten Hafen in den Amerikaverbindungen dar. So stellte die Stadt unter anderem den Abfahrtshafen der zweiten Kolumbusexpedition 1493, als 1200 Personen auf 17 Schiffen Cádiz Richtung Antillen verließen (und die Einwohnerzahl der Stadt sich für einige Tage verdoppelt hatte). Sie bildete den Ankunftshafen bei seiner dritten Amerikaerkundung, und seine vierte und letzte Reise startete wieder aus Cádiz. Auch Ojedas erste Expedition startete 1499 aus der *bahía de Cádiz* (wobei nicht gesichert ist, welcher Hafen ausgewählt wurde), während seine zweite Reise im Jahr 1502 bestimmt von Cádiz aus losging.²⁵¹ Die zweite Phase begann demnach 1503, als Sevilla zum Zentrum des spanischen Atlantik auserkoren wurde und Cádiz anfänglich eine untergeordnete Rolle innerhalb der *Carrera de Indias* einnahm, jedoch kontinuierlich an Einfluss gewann, bis sich die Realitäten im Laufe des 17. Jahrhunderts derart gewandelt hatten, dass der Großteil des Amerikahandels nun über ihren Hafen ablief. Die dritte Phase startete dann mit dem Transfer der *Casa* und des *Consulado* im Jahr 1717.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Stadt sehr früh am sevillanischen Monopol beteiligt war, weshalb praktisch, seit Beginn der Amerikageschäfte, eher von einem andalusischen Monopol die Rede sein muss, in dem Sevilla zwar das Zentrum darstellte, jedoch Hafenstädte wie Sanlúcar, Puerto de Santa María oder eben Cádiz ein natürlicher Teil der *Carrera* waren. Im Falle von Cádiz bildeten die *real cédulas* von 1508 und 1509 die Fundamente ihrer Teilnahme an den Geschäften mit Amerika. Erstere erlaubte die Beladung und Registrierung von Schiffen für die Transatlantikfahrten in Cádiz, während Zweitere das Beladen in der Stadt, unter der Kontrolle eines *Delegado real* (beziehungsweise *visitador*) ausdrücklich bestätigte. Unter Karl V. wurde dann im Jahr 1519 festgelegt, dass dieser *visitador* von den Richtern der *Casa* zu bestimmen wäre. 1530 wurde entschieden, dass einer der drei Richter der *Casa* abwechselnd in der Stadt zu residieren hatte; 1535 schließlich wurde ein ständiger Richter für Cádiz bestimmt. Mit der Etablierung eines *Juzgado de Indias* war Cádiz demnach spätestens 1535 als legaler Teilnehmer des Carrerahandels anerkannt worden.

²⁵¹ Der Grund für die Bevorzugung des gaditanischen Hafens ist in einer *Real Instrucción* aus dem Jahr 1493 zu finden: „Porque en Cádiz ha de haber una casa de Aduana donde se han de cargar e descargar todas las mercaderías e armas e perchebos e mantenimientos e otras cosas que se hubieran de llevar, así para ir en la dicha armada como para quedar en las dichas islas e tierra firme, como para lo que de allá se trajere, lo cual todo se ha de cargar e descargar en la dicha casa e non en otra parte alguna [...]“. In: FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 114. Auch nach Chaunu bestand kein Zweifel dass Cádiz den bestmöglichen Abfahrtshafen aus Sicht eines Seemanns darstellte: „Le choix de Colomb s'est porté sur Cádiz, choix normal pour un marin: la position en temps de paix de la rade de Cádiz est une des meilleures dont on puisse rêver“, CHAUNU, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, VIII, S. 173. Es war dann auch in Cádiz, wo am 7. März 1494 ein erster organisierter Konvoi aus Übersee, eine Flotte aus La Española, eintraff. Mit an Bord dieser zwölf Schiffe waren „weisser Zimt“, Paprika, rot gefärbtes Holz, sechzig Papageien und noch 26 *indios* (es hatten sich zu Beginn der Reise über 100 Indigene auf den Schiffen befunden), COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 67.

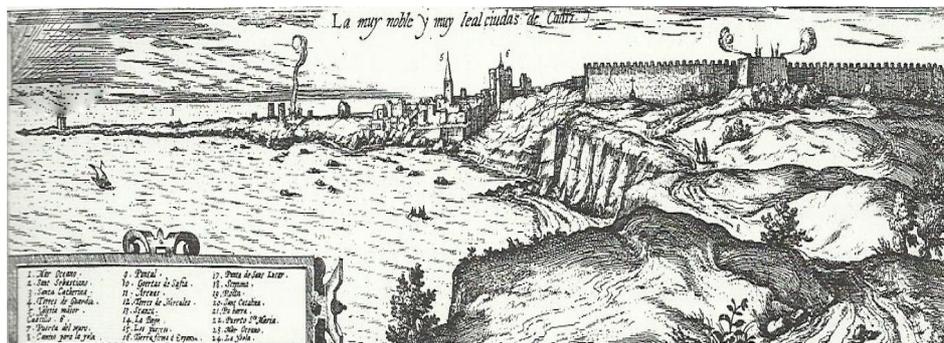
Der letzte Grundstein für die endgültige Teilnahme der Stadt am Transatlantikhandel wurde in den *real cédulas* von 1558 und 1561 gelegt, als Cádiz nicht mehr nur als Abfahrts-, sondern auch als Ankerhafen der Flotten dienen durfte. Theoretisch galt diese Regelung nur für Steuermänner, die sich aufgrund der Beladung oder wegen technischer Schwierigkeiten nicht mehr in der Lage sahen, ihre Schiffe durch die *Barra de Sanlúcar* (die Mündung des Guadalquivirs in den Atlantik) bis hoch nach Sevilla zu steuern. In der Praxis beriefen sich allerdings bedeutend mehr *pilotos* auf diese Regelung, als nötig gewesen wäre, und zwar vor allem deshalb, weil Cádiz seit jeher den Ruf genoss, etwas lascher in seinen Warenkontrollen oder Zollkontrollen vorzugehen, und die *babía* für Schmuggel und Hinterziehung wie geschaffen war.²⁵² Dies konnte der Krone natürlich nicht entgangen sein, und doch betrachtete sie die Stadt meistens mit Wohlwollen. Dies geschah nicht zuletzt wegen der gaditanischen Unterstützung der Krone, als sie während des Comunerosaufstands von 1521 dem rechtmäßigen König Karl I die Treue hielt und sich fortan als *muy noble y muy leal ciudad de Cádiz* bezeichnen durfte.²⁵³ Unter Philipp II. wurden die Rechte der Stadt im Rahmen der *Carrera* dann also gestärkt, Cádiz bildete jedoch auch weiterhin einen essenziellen Brückenkopf für die Beziehungen mit Nordafrika. Dies galt übrigens nicht nur in einem kommerziellen Sinn, auch militärische Expeditionen gegen die Muslime aus den Barbareskenstaaten konnten von seinem Hafen aus starten.²⁵⁴ Doch nachdem die Stadt nun schon seit Jahrhunderten ein beliebtes Angriffsziel für Freibeuter dargestellt hatte, strahlte der zunehmende Wohlstand der Stadt im Rahmen des Carrerahandels natürlich eine noch größere Anziehungskraft auf solche Unternehmungen aus. Die Stadtbewohner schauten solchen Angriffen aber nicht nur besorgt entgegen, sie versuchten sich auch effizient dagegen zu wehren. So war während des 16. Jahrhunderts ein erster großer Befestigungsprozess in Cádiz auszumachen, wie zum Beispiel der Bau der *Puerta del Muro* (später *Puerta de Tierra* genannt) zwischen 1534 und 1543 aufzeigt.²⁵⁵

²⁵² GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera*, S.118-119. Dazu Rodríguez: „*Cádiz vivió sobre todo – y no solo cuando no era la sede oficial del monopolio – del comercio ilegal, del de Sevilla: los extranjeros aprovechan la babía y la complicidad de los españoles establecidos en ella para sacar sus mercancías sin declarar*“, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 75-76.

²⁵³ FIERO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 117. Die Krone war eigentlich immer darauf bedacht, gute Beziehungen zu Cádiz zu unterhalten. Die gaditanischen Geschäfte brachten der Krone einen Großteil der Steuereinnahmen, und wenn einmal große Ungereimtheiten in den Warenregistros zu erkennen waren, stimmten die *gaditanos* ihren König mit *indultos* milde. Das gaditanische Handelsbürgertum stellte der Krone auch immer wieder Kredite aus, sie wurden von Madrid teilweise als Goldesel betrachtet, dem man sich zuwendete, wenn man Geld benötigte; Cádiz konnte immer wieder, sei es über Steuern, Darlehen oder Spenden, für frische Liquiditäten im königlichen Portemonnaie sorgen, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 28.

²⁵⁴ 1578 etwa landete der portugiesische König Sebastian I. mit seinen Flotten im Hafen von Cádiz. Unter dem Jubel der Stadtbevölkerung und großen Feierlichkeiten verweilte er dort zehn Tage (und wartete vergebens auf die von Philipp II. versprochenen Truppenverstärkungen), bevor er seinen letztendlich suizidären Feldzug gegen die Muslime in Marokko startete und sein führerloses Reich 1580 in die Hände Philipps II. fiel, FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 121. 1497 hatte der Hafen die Basis für die Eroberungsexpedition Melillas unter Pedro de Estopiñán gestellt, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 33.

²⁵⁵ Die *Puerta de Tierra* wurde an der schmalsten Stelle der Halbinsel errichtet, und ermöglichte fortan eine relativ einfachere Landverteidigung der Stadt, weil sich die feindlichen Truppen an dieser Stelle konzentrieren mussten; siehe folgendes Bild.



Georgius Hofnaglius, *La muy noble y muy leal ciudad de Cádiz* (1564),
In: Nieto-Guerrero, *Historia urbana*, S. 31.

Durch die Entwicklungen im Bereich der Artilleriegeschosse war es notwendig geworden, massivere Mauern zu errichten: Dazu entstanden erste Bollwerke und Kasernen. Bis 1587 war die zur *bahía* hingewandte Seite der Stadt vollkommen ummauert und befestigt worden.²⁵⁶ Aufgrund des traditionellen Platzmangels, den die Stadt seit jeher kennzeichnete, war es umso schwieriger diese Verteidigungsanlagen so auszurichten, dass sie das gesellschaftliche Leben nicht negativ beeinflussten. Anders ausgedrückt, war es eine ständige Herausforderung, die militärischen Aspekte mit dem kommerziellen Charakter der Stadt zu versöhnen.²⁵⁷ Was das Leben innerhalb der Stadtmauern anging, so war zumindest klar, dass durch die geografische Position der Stadt, kein Weg am Handel samt begleitenden Aktivitäten vorbeiführte (neben der historischen genuesischen Kolonie stellten diesbezüglich auch die Basken eine wichtige Immigrantengruppe, weil sie als Lotsen, Steuermänner oder Schiffseigner entscheidend zur wirtschaftlichen Aktivität von Cádiz beigetragen haben). Aufgrund der kommerziellen Ausrichtung der Stadt war ihre Wirtschaft allerdings in hohem Maße von den internationalen Märkten abhängig. Fluktuationen in diesen Märkten hatten demnach sehr direkte Auswirkungen auf die lokale Konjunktur. Dies trifft genauso auf Kriege und darauf folgende Friedensverträge zu, da diese immer wieder die internationalen Rahmenbedingungen veränderten. Wegen der extremen Abgeschnittenheit und des Platzmangels auf der gaditanischen Halbinsel konnte ebenfalls nur ein Bruchteil der benötigten Lebensmittel selbst produziert werden, was eine noch größere Abhängigkeit von äußeren Faktoren darstellte. Dem konnten die Gaditaner teilweise entgegenwirken, indem sie über Landeigentum in der Umgebung der Halbinsel verfügten, wo dann vor allem Weinreben gesetzt wurden und Weizen angebaut wurde.²⁵⁸

²⁵⁶ FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 122.

²⁵⁷ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 33. Die Beeinträchtigung des verfügbaren Platzes hinsichtlich der Entfaltung der Stadt zeigte sich auch überaus deutlich an ihrer wirtschaftlichen Ausrichtung, das heißt durch die unglaubliche Schwäche des Primärsektors im Vergleich zum alles dominierenden Tertiärsektor, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 41.

²⁵⁸ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 31. Dazu Rodríguez: „Esta conciencia de la dependencia de Cádiz con respecto al comercio llevará a sus autoridades a defender, contra viento y marea y ante el poder central, los privilegios de la ciudad en general y, más particularmente, sus privilegios mercantiles y los de sus comerciantes [...]“, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 71.

V.3.2. Das Trauma von 1596

Während des 16. Jahrhunderts lebte die Stadt also in einer doppelten kommerziellen Ausrichtung: Einerseits bildete sie das zentrale Element, das Europa oder zumindest Spanien mit dem Maghreb verband, andererseits hatte sie eine wichtige Position innerhalb der *Carrera* inne. Die frühneuzeitliche Existenz Cádiz' erlebte dann allerdings 1596 einen fundamentalen Schnittpunkt, der zu einem davor und einem danach in der Stadtgeschichte führte.

Bereits 1587 hatte eine von Francis Drake angeführte Flotte mit 3000 Mann an Bord die *babía* angesteuert und dort unter anderem über 20 Schiffe zerstört oder gekapert, was zur Folge hatte, dass die Englandexpedition der *unbesiegbaren Armada* auf das nächste Jahr verschoben werden musste. Nach dem allseits bekannten Schicksal dieser ersten gegen England gerichteten Kriegsflotte, plante Philipp II. 1595 einen neuerlichen Generalangriff auf die Insel. Um dem zuvorzukommen, hatten Engländer und Niederländer eine mächtige *contra-armada* auf die Beine gestellt, die über 100 Schiffe zählte und von Robert Devereux, *Earl of Essex*, kommandiert wurde.

Als die Konkurrenten Spaniens die Kenntnis über die Stationierung der Carreraflotten in der Bucht von Cádiz erreichte, wurde der Angriff auf die Stadt als neues Ziel ausgegeben. Obwohl sich in Cádiz sieben Kompanien bildeten (wovon drei aus Gaditanern bestanden und jeweils eine aus Basken, Flamen, Portugiesen und Genuesen), die dazu noch von Truppen aus den nahe gelegenen Städten wie Jerez de la Frontera unterstützt wurden, hatten sie zahlenmäßig keine Chance, um gegen die Angreifer anzukommen. Nach sieben Tagen an maritimen Zusammenstößen war der spanische Widerstand gebrochen, die Engländer konnten von Bord gehen und nahmen die Stadt relativ schnell ein. Der Herzog von Medina-Sidonia war zwar mit frischen Truppen zu Hilfe geeilt, doch es war ihm nicht mehr möglich, in die besetzte Stadt einzudringen. Die Engländer forderten nun 120000 *ducados* für ihre Restitution, sie nahmen Geiseln (darunter wichtige Stadtpersönlichkeiten) als Pfand für ihre Bezahlung und starteten eine beispiellose Zerstörungs- und Plünderungsaktion.

Zwar hatte ein Teil der geflüchteten Stadtbevölkerung es geschafft, die eigene Indienflotte zu verbrennen, damit diese nicht in die Hände der Angreifer fiel, doch dies kann wohl kaum als ein Erfolg gewertet werden. Die Engländer blieben noch gut zwei Wochen in der Stadt und dachten ernsthaft darüber nach, sie in englischem Besitz zu halten und als Basis für weitere Raubzüge zu benutzen. Dieser Plan wurde schlussendlich fallen gelassen, die Besetzer zogen sich mit den Geiseln auf ihre Flotte zurück und verließen die Bucht. Sie hinterließen eine vollkommen zerstörte, verbrannte und geplünderte Stadt. Der Verlust an Häusern und anderen Gebäuden, an Wertgegenständen, an Dokumenten und allgemein an Kulturgut war riesig.²⁵⁹

Ein ständiges Begleitproblem bedeutete des Weiteren die Versorgung der Stadt mit frischem Trinkwasser von guter Qualität. Umgeben vom Atlantik und auf einem Felsen gelegen, boten die Brunnen innerhalb der Stadtmauern nur wenig Wasser. Ein Großteil des Trinkwassers wurde deswegen täglich aus den umliegenden Dörfern per Schiff herbeigebracht. Diese Tatsache beinhaltet für eine Festungsstadt natürlich eine erhebliche strategische Dimension, NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 48.

²⁵⁹ O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 123-127.

Cádiz war zwar nicht dem Erdboden gleichgemacht worden, doch der Anblick der einst florierenden Handelsstadt konnte wohl kaum trostloser und erschreckender sein.²⁶⁰

Die Stadt lag nun absolut schutzlos im offenen Atlantik, und die Angst vor neuerlichen Angriffen auf die nun vollkommen wehrlose Stadtbevölkerung breitete sich aus. Nun war eine Grundsatzentscheidung zu fällen: Entweder man verließ die Stadt und gab sie auf, oder man musste sie wieder praktisch von Grund auf erneuern und wiederaufbauen. Nach einer Zeit des Zögerns, in der auch Philipp II. Zweifel am Sinn eines solchen Unternehmens hegte, wurde 1597 schließlich doch beschlossen, den Wiederaufbau anzugehen und sie verstärkt zu befestigen.²⁶¹

Ab der Jahrhundertwende entstanden also die Befestigungsarbeiten, die Bollwerke, die Ringmauern, die Plattformen, die steilen Abhänge und vereinzelt Zitadellen und Burgen, welche die Stadt zusehends in eine uneinnehmbare Festung verwandelten und noch heute ihren Anblick prägen. Ungeschützte Küstenabschnitte wurden genauso verstärkt wie die strategisch wichtigen Stellungen rund um die Stadt. Hier kann sinnbildlich für den Bau einiger Burgen auf die (vom Architekten Cristóbal de Rojas) errichtete Zitadelle von Santa Catalina verwiesen werden, die dem extrem verletzlichen nordwestlichen Küstenabschnitt der Stadt (rund um die *caleta de Santa Catalina*) mehr Sicherheit garantieren sollte. Das *Castillo de Santa Catalina* gilt als erstklassiges Zeugnis einer Burg, die speziell zur Verteidigung gegen Belagerungen erbaut wurde. Sie diente vielen Burgen in Hispanoamerika als Modell.²⁶²

Nie wieder sollte eine Einnahme der Stadt möglich sein. Die defensive Sicherung war der Grundgedanke sämtlicher Ausbaurbeiten ab 1596, die durch den Bau einer imposanten Ringmauer in ihren neuen Grundrissen fixiert wurde. Um die militärische Effizienz zukünftiger Verteidigungskämpfe zu gewährleisten, wurde auch verstärkt Sorge getragen, dass die neuen Bauwerke in klaren Linien aufgerichtet wurden, sodass die scheinbar planlose Struktur des mittelalterlichen Cádiz immer mehr der Vergangenheit angehörte. Die noch heute prägende, gerade Ausrichtung der Vorderfront ganzer Straßenzüge datierte von der Zeit des Wiederaufbaus nach 1596. Die Stellung der Stadt als beliebtes Angriffsziel der atlantischen Welt und das Wissen ihrer Einwohner um ihre exponierte Stellung haben somit eine fundamentale Rolle im Urbanismus von Cádiz gespielt. Es zeigte sich jedoch immer wieder, wie schwierig es war, die doppelte – kommerzielle und militärische – Ausrichtung der Stadt auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.

²⁶⁰ Dazu ein Augenzeugenbericht: „*Estaba Cádiz en tal manera [...] que era horror verla y lástima tan grande que no hubiera corazón que no se enterneciera viéndola tan desfigurada y tan otra de lo que era, las calles llenas de caballos, perros y hombres muertos, ya corrompidos, de quien resultaba un olor pestilencial e intolerable, las calles llenas de estiércol y otras mil inmundicias, las mas y mejores casas quemadas y caídas por el suelo, y las que estaban en pie era temeridad entrar en ella, rompidas paredes, abiertos grandes hoyos, los patios llenos de inmundias y de tanta suciedad y corrupcion había resultado una plaga de moscas tantas y tan espesas, que no se podía andar por las calles ni estar en las casas, cosa jamás oída ni vista [...] después de las plagas de Egipto*“, In: FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 128. Dazu ebenfalls Comellas: „*Cuando los ingleses comprendieron que el proyecto de convertir a Cádiz en una base británica era inviable, se retiraron, pero se llevaron todo: hasta las campanas y las rejas, y, por supuesto, el dinero y las joyas que hallaron. La biblioteca episcopal se encuentra hoy en Cambridge*“, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 73.

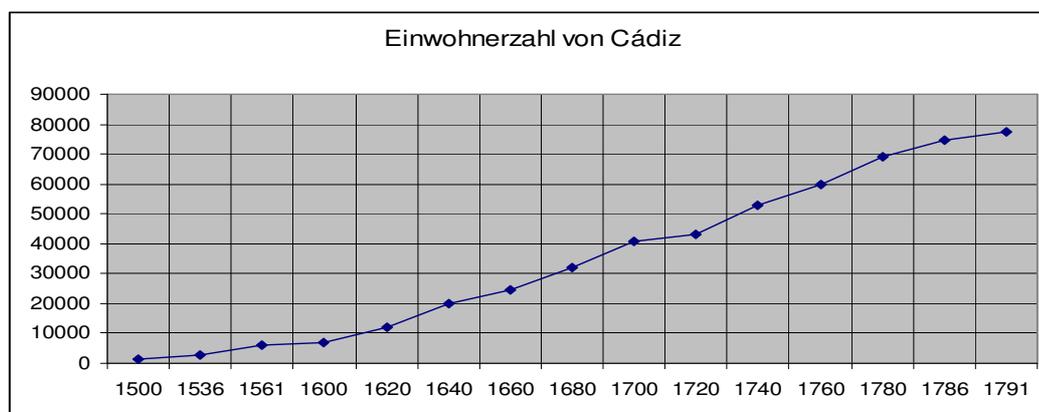
²⁶¹ CABALLERO, *Cádiz, Jerez y los Puertos*, S. 7.

²⁶² FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 138.

Im Stadtrat, dem der Militärgouverneur vorstand und welcher sich um die öffentlichen Interessen und die Verteidigung der Stadt zu kümmern hatte, kam es immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten mit der aufkommenden und wohlhabenden Klasse der Händler und Geschäftsleute, die ihre Gewinne nur allzu gerne in den Bau luxuriöser Unterkünfte investierte. Dass diese den militärischen Verteidigungsaspekt ihrer Bauten nicht ganz so wichtig nahmen kann nicht wirklich überraschen.²⁶³

Die nun einsetzende Ära kann als Beginn der Blütezeit in der Stadtgeschichte angesehen werden. Nachdem das Trauma von 1596 allmählich überwunden war und die Stadt immer sicherer vor feindlichen Übergriffen wurde, gewannen auch die Kommerzgeschäfte mit Amerika an Bedeutung. Der Reichtum der Stadt begann deutlich sichtbar zu werden. Der Alltag der Stadtbevölkerung wurde unter anderem durch die flächendeckende Bepflasterung innerhalb der Stadtmauern erleichtert, und neue Hygienevorschriften, wie etwa eine tägliche Müllabfuhr, trugen viel zur Gepflegtheit der Straßen und dem makellosen Aussehen der Stadt bei.²⁶⁴

Es fällt jedoch vor allem auf, dass diese ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts zu einer unglaublichen Bevölkerungsexplosion in Cádiz führten. Dieser einzigartige Fall der Multiplizierung um das Drei- bis Vierfache der Einwohnerzahl zwischen 1600 und 1650 (nach einer Versechsfachung im 16. Jahrhundert), während einer Zeit generellen demografischen Rückgangs in Spanien und Europa, lässt sich in der Tat nur mit dem zunehmenden Gewicht der Stadt innerhalb der atlantischen Welt erklären. Dies bewirkte, dass die Stadt immer mehr zu einem Anziehungspunkt für all jene wurde, die sich an den Amerikageschäften in irgendeiner Form beteiligen wollten. Sie erfuhr eine konstante und gewichtige Immigrationswelle von Spaniern und Ausländern.²⁶⁵



Comellas, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 71, 241, 252; Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 37, 73; Nieto-Guerrero, *Historia urbana de Cádiz*, S. 63, 76.

²⁶³ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 50.

²⁶⁴ Die damals begonnenen Renovierungs- und Reinigungsarbeiten sollten auch gut zwei Jahrhunderte später, als die Stadt auf dem Höhepunkt ihres goldenen Zeitalters angekommen war, noch für Erstaunen unter den Besuchern sorgen: „Una hermosa ciudad, de regular magnitud; sus casas son de buena construcción, las calles muy cómodas por su regularidad, buen piso, limpieza y alumbrado por la noche. Cádiz es una ciudad de las más opulentas de España, y en la que circula más el dinero», Ángel Laborde, Leiter der Real Armada, In: COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 259.

²⁶⁵ NIETO-GUERRERO, *Historia Urbana*, S. 45. „La gente venía a buscarse la vida“, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 74. Siehe Anhang N°8

V.3.3. Cádiz vs. Sevilla

Cádiz hatte sich nicht nur vom Trauma erholt, sondern nahm im Laufe des 17. Jahrhunderts immer mehr die Rolle eines unumgänglichen Zwischenstopps, der Flotten, die in Sevilla und Sanlúcar in den Atlantik stachen, ein.²⁶⁶ Obwohl nicht klar ist, in welchen Größenordnungen die Stadtbewohner sich in den ersten Jahrzehnten nach 1596 an der *Carrera* beteiligten, scheint es, als sei die Billigung des gaditanischen *tercio de toneladas* in den 1620er-Jahren lediglich als Bestätigung der gängigen Praxis zu verstehen gewesen.²⁶⁷ Bereits 1620 war ein erster Kai errichtet worden, und 1633 wurde erlaubt, dass Textilien, ohne Umweg über Sevilla, gleich in Cádiz registriert und in die Flotten geladen werden durften. Wegen der Dominanz der Textilien, in Wert und in Gewicht, im Exportkatalog für die Neue Welt kann man behaupten, dass von nun an die Mehrheit des Carrerahandels über Cádiz abgewickelt wurde. Die Stadt hatte sich spätestens gegen Mitte des 17. Jahrhunderts für ihre atlantisch-amerikanische Berufung entschieden und vernachlässigte von nun an ihre mediterranen-afrikanischen Beziehungen.²⁶⁸ Sie erlebte während des 17. Jahrhunderts ein unglaubliches Wachstum ihrer kommerziellen oder merkantilen Aktivitäten an dessen Schluss die unbestrittene Vorherrschaft über die *Carrera de Indias* stehen sollte. Es ist nur verständlich, dass dieses kontinuierliche Wachstum mit zunehmend kritischen Blicken der sevilanischen Händler einherging. Die Produktions- und Versorgungsmöglichkeiten des sevilanischen Hinterlandes waren mit ein Grund, warum die *Casa de la Contratación* nach Sevilla verlegt wurde. Doch Cádiz kämpfte seit Beginn um einen Platz innerhalb des andalusischen Monopols. Dieser Kampf um ein internes Gleichgewicht des Monopols zwischen beiden Städten zog sich über Jahrhunderte und erfuhr erst im Jahr 1717 einen endgültigen Sieg durch Cádiz. Sevilla konnte im 16. Jahrhundert aus einer Position der Stärke heraus das gaditanische Einklinken in ihr Monopol verkraften. Sie erhob auch deshalb keine größeren Einwände gegen diese Teilnahme, weil sie sich ganz einfach nicht von Cádiz herausgefordert fühlte. Durch regelmäßige Korsarenangriffe und vor allem natürlich durch den fatalen Angriff von 1596 befand sich Letztere in einer Position der Schwäche und konnte nicht für die Sicherheit der Flotten garantieren.

Diese Situation sollte sich im 17. Jahrhundert vollkommen ändern. Die Euphorie während des 16. Jahrhunderts mag die latente Feindschaft zwischen beiden Städten noch unterdrückt haben, doch nun wurde Cádiz von Sevilla zusehends als Bedrohung für die eigenen atlantischen Privilegien empfunden. Die Krise des 17. Jahrhunderts ging an Sevilla nicht spurlos vorbei, während Cádiz von ihr profitieren konnte.

²⁶⁶ Nach Chaunu machten zwischen 1550 und 1650 80 Prozent der Carreraschiffe halt in Cádiz, bevor sie die Kanaren ansteuerten, CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*, VIII, S. 177. Es wurde zu dieser Zeit üblich, dass etwa ein Drittel der Gesamttonnage der Flotten, der *tercio de toneladas*, erst in Cádiz beladen wurde. Der Ursprung dieser Maßnahme kann in der zunehmend schwieriger zu meisternden Guadalquivirpassage vermutet werden. Die Schiffe hatten an Gewicht und Volumen zugelegt, so dass die Sandbänke des Flusses eine ernste Gefahr darstellten. Was die schriftlichen Quellen angeht, so lässt sich erst mit dem Beschluss des Indienrates aus dem Jahr 1627 feststellen, dass Cádiz mit einem *tercio* an der Ladung der Carreraflotten beteiligt war, GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 32.

²⁶⁷ „El *tercio de toneladas* se impuso, más que por una disposición expresa, por la fuerza de la costumbre“, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 68.

²⁶⁸ O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 97; GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 132-134.

Der Missbrauch des Monopols durch ausländische Teilnehmer erreichte mit dem Verbot des Handels mit Frankreich und den Niederlanden im Krieg von 1635 in der Tat neue Größenordnungen. Zu dieser Zeit zogen dann auch viele ausländische Handelshäuser, Vertreter ausländischer Unternehmen oder Bankiers von Sevilla nach Cádiz. Damals wurde die Stadt zum eigentlichen Zentrum des Atlantikhandels.²⁶⁹ Es war ein geschwächtes und verletztes Sevilla, das sich im Laufe des 17. Jahrhunderts immer heftiger gegen ein aufblühendes Cádiz zur Wehr setzen musste. Es merkte, wie der Schwerpunkt des Handels ihr immer mehr entglitt, wie Cádiz den fast schon gängigen Abfahrtschiffen der Flotten bildete und ab den 1630er-Jahren in zunehmendem Maße auch das Ziel bei deren Rückkehr darstellte (auch wenn das Entladen von Edelmetallen dort offiziell noch untersagt war). Je mehr die Kolonien wuchsen, desto weniger konnte Spanien sie versorgen, und je mehr die Ausländer am spanischen Atlantik beteiligt waren, desto wohlhabender wurden Cádiz und seine Bewohner.

Die meisten Gaditaner hatten kein Problem damit, mit Ausländern oder sogar Feinden der Krone zu kollaborieren. Es waren in erster Linie die *metedores*, die zum Ruf der Stadt als Unterschlagungshauptstadt Europas beitrugen. Diese meist jugendlichen Mitglieder gut betuchter Familien fuhren nachts zu den Schiffen hinaus die vor der Stadt ankerten. Dort boten sie den ausländischen Händlern unter dem Vorzeigen von Beglaubigungsschreiben anderer Geschäftsleute (die für den Kauf und die Bezahlung der Waren garantierten) ihre Dienste als Transporteure der Waren an, unter Umgehung der lästigen und teuren Registrierungsverfahren, Warenkontrollen und Steuererhebungen. Die Taktik dieser *metedores*, nachts Waren aus den Schiffen zu entladen und sie unentdeckt über die Stadtmauern zu schmuggeln, war meist erfolgreich.²⁷⁰ Die Tradition der *metedores* war definitiv mitverantwortlich für das massive Eindringen ausländischer Waren und ausländischen Kapitals in die *Carrera de Indias*.

Man sollte jedoch nicht glauben, dass es nur der Schleichhandel war, der Cádiz zum Kopf der *Carrera* beförderte. Die Friedensverträge Mitte des Jahrhunderts taten ihr Übriges, um die legale Infiltrierung des Carrerahandels durch die in der Bucht von Cádiz ansässigen ausländischen Kolonien in die Höhe zu treiben.

²⁶⁹ GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 42.

²⁷⁰ GARCIA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, S.223. Dazu Madame d'Aulnoy: „Hay una cosa particular, y es que cuando la Flota llega a echar el ancla en Cádiz, se encuentran allí gentes que tienen como público oficio el ayudar a defraudar los derechos del rey. Los llaman metedores, y por muy tunantes que sean con respecto al rey, es preciso convenir en que no lo son con los particulares que hacen un trato con ellos, por el cual, mediante una cierta entrega, les garantizan todo su dinero en la ciudad donde deseen. Es un comercio tan seguro que nunca se ha visto que falten a su palabra. Pudiera castigarse a esas gentes por las defraudaciones que hacen al rey, pero de ello nacerían inconvenientes para el comercio, que causarían mayores perjuicios que el beneficio que procurase ese castigo; de manera que el gobernador y los jueces no se dan por enterados de lo que ocurre“, Marie-Catherine, Madame d'Aulnoy, In: BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 401. Siehe ebenfalls Bustos Rodríguez: „disponían de cargos, información privilegiada, eperencia mercantil, y de capitales deseosos de beneficiarse. Y en contraposición no poseían algunas cosas que los extranjeros podían darles. [...] colaboración fecunda a lo largo de toda la historia de la carrera de indias. Su precio es la instalación de un sistema cronico fraudulento. Gracias a las ventajas que su existencia proporciona a los extranjeros, estos prefirieron operar antes a través del monopolio que del contacto directo con las colonias hispanas“, BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 403.

Niederländer, Hanseaten, Franzosen und Engländer besaßen nun weitgehende Privilegien im Carrerahandel. Hohe gaditanische Beamte des Zollamts, wie Simón Rodríguez Bueno, sorgten zu dieser Zeit für eine Vereinfachung und Generalisierung in den bürokratischen Handelsprozeduren zwischen ausländischen und spanischen Bürgern. Auch Francisco Vaéz Eminente, ein konvertierter Jude, tat im Rahmen seiner Tätigkeiten in der Steuereintreibung viel für die Etablierung Cádiz' als internationalem Handelszentrum.²⁷¹

Die historische Offenheit der Gaditaner gegenüber Ausländern verwandelte die Stadt spätestens im zweiten Drittel des Jahrhunderts zum Treffpunkt der europäischen, dem Atlantik hingewandten Handels- und Finanzbourgeoisie. Diese Zusammenarbeit mit dem Ausland bildete folglich den Hauptkritikpunkt Sevillas in seinem Konflikt mit Cádiz.²⁷² Erstere übte deswegen ab der Mitte des 17. Jahrhunderts verstärkten Druck auf die Krone und die Autoritäten aus, damit sie das ursprünglich sevillanische Monopol stärker gegen das mit Ausländern kollaborierende Cádiz, verteidigte. So kam es, dass 1664 die Krone dem Druck nachgab und tatsächlich veranlasste, dass das *Juzgado de Indias* von Cádiz nach Sanlúcar zu transferieren sei, was bedeutete, dass die diesjährige Flotte von Sanlúcar aus starten und auch dort wieder eintreffen musste. Ein weiteres Dekret aus dem Jahr 1666 löste die *Aduana* (Zollamt) und den *tercio* der Stadt auf, der Transfer des *Juzgados* wurde bestätigt.²⁷³

Die Gaditaner schauten dem Entzug ihrer Privilegien natürlich nicht tatenlos zu, sondern setzten sich vehement zur Wehr: Sie schickten Delegationen an Hof und Behörden und versuchten ihre Sicht der Dinge klarzustellen und ihre Rechte zu stärken. Man kann behaupten, dass das *Consulado* zu dieser Zeit aufseiten Sevillas stand, während die *Casa*, vor allem wegen der Verschlechterung der Navigabilität des Guadalquivirs, zusehends Richtung Cádiz tendierte.²⁷⁴ Ausschlaggebend in diesem langen Konflikt war schlussendlich die große Geldsumme, welche die Stadt Cádiz der Krone im Jahr 1679 zur Verfügung stellte. Es folgte die *real cédula* vom 23. September 1679, in der sowohl das *Juzgado* in Cádiz retabliert wurde als auch die *Aduana*. Am 4. April 1680 wurde die Abfahrt der Flotten aus Cádiz in einem weiteren Beschluss explizit bestätigt. Dies war der eigentliche Tag, an dem die Stadt zum Mittelpunkt der *Carrera de Indias* erhoben wurde.

²⁷¹ COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 242. Dazu Stein: „Francisco Báez Eminente bought the farm of almojarifazgo and related tax collections of Andalusia in 1663. This asiento remained in his family for the next five decades. A Jewish convert to Catholicism, he was part of the Portuguese merchant banking group with Dutch connections used by the Conde-Duque de Olivares. [...] Báez Eminente's selection as asentista of Lower Andalusia's tax system suggests the Spanish state's dependance upon the financial links and expertise of Sephardic families which, expelled from Spain, had moved to Portugal and then on to Holland. International links, language skills, liquid capital, and command of business techniques made them natural intermediaries between Madrid and Amsterdam“, STEIN, *Silver, Trade and War. Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, S. 68.

²⁷² Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 49. Die Krise zwischen beiden Parteien verschärfte sich ab der Mitte des Jahrhunderts auch, weil in Sevilla zeitweilig Schiffeknappheit herrschte und Cádiz, durch seine guten Beziehungen zum Ausland, keine Probleme hatte genügend Schiffe aufzutreiben; BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 120.

²⁷³ GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cádiz jusqu'à la fin du XVIIIe siècle*, S. 20-26.

²⁷⁴ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S. 23.

Von diesem Tag an stellte Cádiz das kommerzielle Zentrum eines spanischen Atlantiks, mehr noch, die Stadt wurde als Hauptstadt eines europäischen Atlantikhandels anerkannt.²⁷⁵ Im Endeffekt war es die wirtschaftliche Vernunft die im Sevilla-Cádiz Konflikt gesiegt hatte. Die Vorteile der *babía* lagen auf der Hand. Cádiz befand sich an der Schwelle der großen maritimen Routen der Zeit; es lag ganz einfach günstiger und schneller an Amerika. Der Hafen von Cádiz ermöglichte schnelles Be- oder Entladen, und die Infrastruktur an Lagerhallen und Werkshallen war hervorragend, was Reparaturmöglichkeiten an den Schiffen betraf. Die Zufahrt zum Hafen war Tag und Nacht möglich, er bot riesigen Flotten Platz und bereitete auch den tiefer liegenden, schwer beladenen Schiffen keinerlei Probleme.²⁷⁶

V.4. Cádiz im siglo de oro

Als Amerika noch bevorzugt nach Weizen, Wein, Öl, Obst, Käse oder Vieh verlangte, war Sevilla in seinem Element und konnte über das Hinterland einen Großteil der Nachfrage bedienen. Mit zunehmender kolonialer Selbstversorgung stieg die amerikanische Nachfrage an Gewerbe- und Qualitätsprodukten. An diesem Punkt kamen die flämischen, italienischen oder französischen Waren, vor allem die qualitativ hochwertigen Textilien ins Spiel, für deren Handel der gaditanische Hafen prädestiniert war.²⁷⁷ Der Erfolg der Stadt widerspiegelte sich dann auch zunehmend im Stadtbild. Die *Casas palacios*, die Villen der Handelselite, stammten in der Mehrheit aus dem 17. Jahrhundert; Klöster und Kirchen wurden verziert und von wohlhabenden Gönnern verschönert. Über die ausländischen Kolonien der Stadt trafen dort immer wieder unterschiedliche Baustile aufeinander. Fliesen und Dachziegel konnten zum Beispiel aus den Niederlanden importiert werden, während handgemachte Kanzeln aus Genua importiert wurden. Im Allgemeinen ist zu beobachten, dass der kommerzielle Erfolg der Stadt sich in einem unglaublichen Baufieber entlud. Es entstanden die edelsten zivilen, privaten, militärischen oder religiösen Gebäude, errichtet aus den hochwertigsten Materialien (wobei die Gaditaner sich vor allem an der italienischen Vorliebe für Marmor orientierten). Man kann hier auch auf die so typisch gaditanischen *Torres miradores* verweisen (*Torre de Tavira*, *Casa de las Cuatro Torres*, *Casa de las Cinco Torres* usw.), welche die Handelsbourgeoisie vor allem ab dem Ende des 17. Jahrhunderts auf ihren Stadtpalästen errichten ließen. Sie erlaubten ihnen einen guten Überblick über die Geschehnisse in der Stadt zu haben und natürlich ein Auge auf die sehnsüchtig erwarteten Flotten werfen zu können, sobald diese am Horizont erschienen.

²⁷⁵ GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera*, S. 34. Die seit 1680 bestehende Lima-Cádiz-Route verlief durch den Isthmus von Panamá; ab 1740 existierte eine Direktroute über Kap Horn. Es existierte damals aber wohl kaum eine Route, auf der Schmuggel und Schleichhandel derart generalisiert waren wie auf der Perú-Cádiz-Flotte. In diesem Kontext muss man auf die Malwinen hinweisen, die von der Peruflotte als Zwischenstopp genutzt wurden. Sie befanden sich damals unter französischer Flagge und bildeten eine Heimat für Schleichhändler, BRIOIST, *Espaces maritimes*, S. 180.

²⁷⁶ O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 81.

²⁷⁷ COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 69; „En efecto, Cádiz, más que un puerto de entrada y salida, era un puerto de escala, o, si se quiere, un puerto de transbordo: por entonces se le comenzó a considerar como El Gran Almacén. [...] No se trataba de un intercambio de productos – puerta de entrada y salida –, sino de intercambio de barcos – puerto de carga y descarga -. [...] Ello no implica necesariamente contrabando, sino un comercio de comisión, o una compra directa del producto por un agente español“, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 70.

Sie zeugen von der großen Ansammlung und Konzentration von Macht und Geld im frühneuzeitlichen Cádiz, sie verweisen aber auch auf das Besitz- und Prestigebewusstsein der bürgerlichen Elite der Stadt.²⁷⁸ Gegen Ende dieses Jahrhunderts waren außerdem die meisten der Anfang des Jahrhunderts begonnenen Befestigungsarbeiten fertiggestellt worden. Das Bild einer abgegrenzten Festungsstadt war vollkommen, und im 18. Jahrhundert gelang es keiner feindlichen Armee mehr, die Stadt einzunehmen.²⁷⁹

Es wurde in dieser Arbeit zu genügend auf den zunehmenden Kontrollverlust der Metropole über ihren Kolonialhandel hingewiesen. Als Spanien gegen Ende des 17. Jahrhunderts vollends in den Sog der ausländischen Märkte geraten war, wurde dies auch in Cádiz überdeutlich. Die Carrerawaren, die Ende des Jahrhunderts auf die Flotten geladen wurden, gehörten zu 25 Prozent französischen Staatsbürgern, die Genuesen kontrollierten 22 Prozent, die Niederländer 20 Prozent, dahinter folgten dann Briten und Flamen mit immerhin noch zehn Prozent, die Deutschen mit acht Prozent und schlussendlich die Spanier mit fünf Prozent.²⁸⁰ Spanien hatte die Kontrolle über sein Monopol abgegeben und befand sich in relativem Niedergang, Cádiz hingegen trumpfte auf und erlebte seine glorreichsten Tage. Es hatte sich zur primären Kommerzmetropole Europas mit der Neuen Welt entwickelt. Darauf folgten bedeutende Immigrationsströme aus Andalusien, dem Rest Spaniens und Europa. Diese Migrationswelle fand in einer höheren Größenordnung statt. Die Stadt erfreute sich von nun an eines unverwechselbaren kosmopolitischen Charakters.²⁸¹

„Wenn unter Emporium ein Ort gemeint ist an dem gehandelt wird, wie in einer offenen Messe, eine Warenbörse, ein universelles Schachbrett des Kommerzes, dann [...] bleibt festzuhalten, dass Cádiz heute und seit seiner Entstehung das Emporium der Welt darstellt. Ein Ort, in dem noch so entlegene Nationen, genauso Handel treiben und Geschäfte abschließen wie die besser bekannten Nationen der näheren Umgebung.“²⁸²

²⁷⁸ O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 99.

²⁷⁹ „Se acentúa el carácter de recinto acotado, de ciudad terminada en sí misma sin entorno ni transición periférica, y aumenta su estilo plenamente militar“, NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 68.

²⁸⁰ FRANK, *World Accumulation*, S. 72.

²⁸¹ CARRASCO, *Comerciantes y casas de negocios*, S. 49. Das Steuerverzeichnis von 1662 ermöglicht in diesem Kontext einen präzisen Überblick über die ausländischen Kolonien; damals bildeten Genuesen und Franzosen die bedeutendsten *naciones*, gefolgt von den Niederländern, Portugiesen, Flamen und Engländern, eine Stufe darunter findet man die Deutschen (bzw. Hamburger), Venezianer und Armenier. Mehr als die Hälfte der Steuerabgaben, beruhend auf diesem Einwohnerverzeichnis, wurde von Ausländern eingehoben, MELGAR, *El monopolio de Indias en el siglo XVII*, S. 82; „Pero, sobre todo, lo que se había instalado allí era la más activa sucursal de la república internacional del dinero [...] Esta metrópoli sin territorio, regida desde tantos gobiernos como casas de negocios de toda Europa fueran capaces de colocar con eficiencia capitales y manufacturas en la Carrera, como natural consecuencia [...] llegara hasta sus distantes sedes europeas la parte principal de los beneficios de la explotación comercial de las Indias españolas“, MELGAR, *El monopolio de Indias*, S. 121.

²⁸² Aus dem Spanischen, Fray Jerónimo de la Concepción, In: STELLA, *Amours et désamours à Cadix aux XVIIe et XVIIIe siècles*, S. 31. Dazu Briost: „[...] s'y (à Cadix) réunissent les marchés locaux, régionaux, nationaux et internationaux ; y est organisé le flux de marchandises et d'hommes dans le système mondial“, BRIOIST, *Espaces maritimes*, S. 80.

Cádiz besaß zu dieser Zeit den am meisten angefahrenen Hafen der Welt, musste aber miterleben, wie durch Seeblockaden die kommerziellen Aktivitäten immer wieder zum Stillstand kamen; so geschehen nach der Kriegserklärung Englands 1655. Eine englische Flotte blockierte ab Anfang des Jahres den Hafen von Cádiz; die Blockade zog sich bis ins nächste Jahr hin und fügte der spanischen Wirtschaft ernsthafte Schäden zu. Die von Blake angeführte Flotte hatte außerdem die Silberflotte aus Perú erfolgreich am Erreichen des gaditanischen Hafens gehindert und sogar zwei silberbeladene Schiffe in der Bucht versenkt. Nach dem Friedensvertrag von 1667 war die spanische Krone gezwungen, die englischen Handelsprivilegien zu bestätigen. Diese weiteten ihren Einfluss und ihre Handelsgeschäfte in Cádiz im Folgenden erheblich aus. Wie bereits erläutert, änderte sich diese Situation während des Erbfolgekrieges, als die Franzosen ihre Stellung in der Stadt deutlich zugunsten derer Londons stärken konnten. Mit dem Vertrag von Utrecht (1713) war ein neuerliches Erstarken der britischen Nation in Cádiz auszumachen, auch wenn die Franzosen sich jetzt nicht mehr verdrängen ließen.²⁸³

Die Stadt erfuhr die Konsequenzen von Kriegserklärungen und internationalen Friedensverträgen also sicherlich viel direkter als irgendeine andere atlantische Stadt dieser Zeit. Durch die so zahlreiche Präsenz von ausländischen Unternehmen stellte sie einen Mikrokosmos der europäischen Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft im Atlantik dar. Die Stadtbewohner spürten ihre enge Vernetzung mit der atlantischen Welt aber nicht bloß durch den wechselnden Einfluss der *naciones* innerhalb der Stadtmauern. Als Transitplatz für Waren und Menschen aus vier Kontinenten begleiteten öffentliche Gesundheitsfragen und die Sorgen um größtmögliche Hygiene die Stadtgeschichte über die gesamte frühe Neuzeit. Obwohl man noch so große Bemühungen anstrebte, um die Stadt sauber zu halten, war man relativ machtlos gegenüber dem Ausbruch von Epidemien. Diese traten im 17. Jahrhundert ein ums andere Mal auf, wobei besonders in den Jahren 1649 und 1681 die Stadtbevölkerung dezimiert wurde.²⁸⁴ Dabei kann bemerkt werden, dass der Hafen natürlich nicht nur von Händlern aus aller Herren Länder besucht wurde; die Stadt fungierte ebenfalls als Versammlungspunkt für unzählige Spanier, die über ihren Hafen in die Neue Welt emigrierten. Während sich vor allem junge Landbewohner hoffnungsvoll für diesen Weg entschieden, existierte ebenfalls eine handelsbasierte Emigration. Wegen der nicht zu unterschätzenden Vertrauensfrage in den transatlantischen Handelsgeschäften stellten die meisten Unternehmer und Consuladomitglieder vornehmlich oder ausschließlich eigene Landsleute ein, um die Geschäfte in Übersee zu leiten. So kam es, dass etwa die einflussreiche baskische *cofradía* aus Cádiz schon bald ähnliche Bruderschaften oder Vereinigungen in Mexiko und Perú gegründet hatte.²⁸⁵ Viele Gaditaner unterhielten damals ähnlich enge und konstante Beziehungen zu Geschäftspartnern, Vertrauenspersonen oder Familienmitgliedern in den Kolonien.

Durch solche transatlantischen Netzwerke war Cádiz in gewissem Maße enger an seine amerikanischen Gegenstücke als an die übrigen spanischen Städte gebunden. Der Blick der Gaditaner war Ende des 17. Jahrhundert jedenfalls mehr denn je Richtung Atlantik gewendet. Durch die intensiven Beziehungen der *gaditanos* mit den Kolonien, besonders mit dem Vizekönigreich Neuspanien, hatte die Stadt einen direkteren Draht zur anderen Seite des Atlantiks und befand sich viel stärker im Sog atlantischer Vernetzungs- und Rückwirkungsprozesse.

²⁸³ CARRASCO, *Comerciantes y casas de negocios*, S. 24.

²⁸⁴ FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 139.

²⁸⁵ LAMIKIZ, *Trade and Trust*, S. 122.

So erklärt sich dann auch, dass der Kult um die mexikanische *Virgen de Guadalupe* zuerst in Cádiz großen Zulauf fand, bevor er sich in einer zweiten Phase (über die Stadt hinaus) ins übrige Spanien verbreitete. Es gab in der Tat eine außergewöhnlich hohe Zahl an Gemälden der dunkelhäutigen Jungfrau von Guadalupe in den Privathäusern der Bürger der Stadt. Neben dem Handelsbürgertum war auch der gaditanische Klerus in Übersee involviert. Daneben stellte die Stadt zu ihrer Blütezeit viele hohe Kolonialbeamte, Generäle, Kapitäne und Vikare, die eine Zeit lang in Hispanoamerika tätig waren. Über all diese Kanäle schwappte dieser Kult mit der Zeit über den Atlantik über, bis er zu einer Selbstverständlichkeit im Alltag der Stadt wurde.²⁸⁶

Solche atlantischen Rückwirkungsprozesse spielten sich aber natürlich in beiden Richtungen ab, etwa in der Mode. Die hervorgehobene Stellung der Stadt zeigte sich demnach auch im Modebewusstsein ihrer Bürger. Die Gaditaner gaben im 18. Jahrhundert (noch vor Madrid) in Spanien und in Hispanoamerika den Ton an, was die neueste Mode sowie Luxusartikel betraf. Vor allem die kolonialen Oberschichten ließen sich nur zu gerne vom gaditanischen Stil inspirieren.²⁸⁷

V.4.1. Die Stadt im Zeitalter der Aufklärung

Mit dem anbrechenden 18. Jahrhundert hatte sich Cádiz also, zum Nachteil Sevillas, als unumgänglicher Kern der *Carrera* etabliert. Zwar hatte die Stadt während des spanischen Erbfolgekriegs arg mit dem einbrechenden atlantischen Handel zu kämpfen, doch an ihrer allgemeinen Vormachtstellung innerhalb des andalusischen Monopols war nicht mehr zu rütteln.²⁸⁸ Die Region hatte sich, wie bereits bemerkt, schon sehr früh für den bourbonischen Nachfolgekandidaten ausgesprochen. Im Falle von Cádiz zeigte sich diese Unterstützung durch kräftige finanzielle Unterstützung für die bourbonische Truppenfinanzierung. Obwohl sie sich selbst in einer schwierigen Situation befanden, schreckten die Gaditaner also nicht davor zurück, erhebliche Geldsummen zusammenzutreiben, um ihren König zu unterstützen. Die Kreditvergaben der wohlhabenden gaditanischen Händler waren für die Krone von unersetzbarem Wert, und diese Hilfe sollte nicht ohne Gegenleistung bleiben. So beschloss Philipp V. nach Beendigung des Konflikts, die Stadt mit dem Transfer der *Casa de la Contratación* (*Real Decreto* vom 12.5.1717) gebührend für ihre loyale Unterstützung zu entschädigen. Sie wurde außerdem durch die Gründung der *Escuela de Guardia Marinas* und eines *Arsenal de la Carraca* (ebenfalls im Jahr 1717) als Marinezentrum des spanischen Atlantiks bestätigt.²⁸⁹

²⁸⁶ BAREA AZCON, *Pintura guadalupana en Cádiz*, S. 175-181.

²⁸⁷ BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 37.

²⁸⁸ Cádiz konnte sich zweimal, 1702 und 1704, erfolgreich gegen eine feindliche Stadteinnahme wehren, das Wirtschaftsleben war aber kurzweilig zusammengebrochen weil die Flotten den Hafen nicht mehr erreichten. 1702 bildete Vigo den Anknüpfungshafen der Carreraflotten, 1707 und 1708 Pasajes, 1712 La Coruña; 1707 und 1709 musste die Flotte gar Brest und Lorient ansteuern, da ihre Sicherheit rund um die iberische Halbinsel nicht mehr garantiert werden konnte, FIERRO-CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 142.

²⁸⁹ BUSTOS RODRÍGUEZ, *Los comerciantes de la carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*, S. 54-55. Der bereits erwähnte Generalintendant der Marine, José de Patiño y Morales (der „spanische Colbert“) war mitverantwortlich für den Transfer der *Casa* nach Cádiz:

„Diese Allianz (gemeint ist die Installation kommerzieller und militärischer Institutionen) symbolisiert Cádiz' Vorberrschaft als exklusive Drehscheibe des Atlantiks und als primärer Marinestützpunkt Spaniens. Sein militärisches Ausbildungszentrum schickte Offiziere, nach ihrer Formation, ins gesamte Hispanoamerika, wo sie dann ihr Wissen anwendeten und vermittelten.“²⁹⁰

Cádiz hatte schon seit der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts die Führungsrolle im spanischen Atlantik übernommen, doch nun wurde sie auch von offizieller Seite in dieser Position anerkannt. Man muss jedoch unterstreichen, dass sich die Stadt während ihres goldenen Zeitalters erheblich von anderen europäischen Finanz- und Kommerzcentren oder etwa dem Sevilla des goldenen 16. Jahrhunderts unterschied. Im Cádiz des 18. Jahrhunderts schien die Ansammlung von Reichtum sich in noch nie dagewesenen Größenordnungen abzuspielen. Cádiz stach hervor durch die opulente, zur Schau gestellte Prosperität. Das Geld schien dort nur so von Hand zu Hand weitergereicht zu werden. Als Umschlagplatz Europas erfuhr die Stadt durch die konstanten Beziehungen zum Ausland eine ständige Flut neuer Ideen. Es war eine Stadt, in der es, wohlgerne im Zeitalter des *Ancient Régime*, praktisch keine Aristokratie gab, und in welcher das Handelsbürgertum größten Einfluss besaß. Das bürgerliche Modell war in der Tat extrem ausgeprägt, erkennbar etwa in der Lektüre und den sozialen Gepflogenheiten seiner Bürger, im Bildungsbestreben und in der Politisierung breiter Bevölkerungsschichten. Die Kosmopolitität und Liberalität der Stadt nahm durch die unzähligen Besucher sowie deren Reiseberichte des 18. Jahrhunderts fast schon legendäre Züge an.²⁹¹

Wie im vorherigen Kapitel dargestellt, kann man das Zeitalter der Aufklärung mit Bezug auf die *Carrera* als Wiederbelebung des spanischen Atlantiks ansehen. Die Bourbonen versuchten ihre Kontrolle über Atlantik und Kolonien wiederherzustellen beziehungsweise zu festigen.²⁹² Man kann die *Carrera* im 18. Jahrhundert grob in zwei Perioden unterteilen. Die erste zog sich in etwa bis zur Mitte des Jahrhunderts hin und stand für die Erholung des atlantischen Handels. Die zweite Phase begann mit dem Zeitalter der *registros sueltos* und stand für eine Multiplizierung der transatlantischen Verbindungen und Vernetzungen. In diesem Kontext allgemeinen Wachstums erfuhr Cádiz als atlantische Schlüsselstadt konsequenterweise einen weiteren Schub bezüglich Stadtausbau und Einwohnerzahl.

„Cádiz no tiene parangón en otra parte de Europa y [...] son envidiadas de cualquier nacional e inteligente, las circunstancias de su seguridad, surgidero y carenero en los caños que se extienden tierra adentro hasta el Puerto Zuaño de forma que viene a tener las dos estimables calidades que rara vez se junta en una provincia de una bahía abierta para la facilidad de su entrada, y salida de puerto cerrado en los estrechos de sus caños, en el resguardo de sus castillos o fuertes y en el abrigo de los vientos“, Patiño, In: BUSTOS RODRIGUEZ, *Los comerciantes de la carrera de Indias*, S. 55.

²⁹⁰ Aus dem Englischen, O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 100.

²⁹¹ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 20. Dazu zwei französische Besucher der Stadt zu Beginn des 18. Jahrhunderts: „No hay sitio en Europa donde el dinero sea más abundante y corra más“, oder: „El dinero es muy frecuente y más que en ningún sitio de Europa“, In: GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 69.

²⁹² Dazu O'Flanagan: „Commerce and trade flourished once Spain „rediscovered“ the Americas during the eighteenth century. It made Cádiz, the silver capital of Europe and one of Atlantic Europe's most successful port cities. The triumph of the exclusive port policy is sealed by the fact that 85 per cent of all recorded sailings between the colonies from the peninsula, over the period 1717 until 1765, left from Cádiz. Between 1717 and 1765 88 per cent of all departures for the colonies and 82 per cent of all return sailings to Spain departed and arrived at Cadiz“, O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 86.

Nach den bereits unglaublichen Zahlen des 17. Jahrhunderts erlebte die Stadt auch weiterhin kontinuierliches demografisches Wachstum und registrierte, wie sich seine Bevölkerung im 18. Jahrhundert noch einmal mehr als verdoppelte. Auch urbanistisch gesehen wuchs die Stadt immer mehr über seine Begrenzungen hinaus, Bezirke wie San Carlos und San José befanden sich nun in den Teilen der Halbinsel, die man als *extramuros* bezeichnete. Es war auch zu beobachten, dass die barocken Wohnhäuser (*casas por piso*) des gaditanischen Bürgertums des 17. Jahrhunderts nun zusehends in einem neoklassischen Stil erbaut wurden. Es wurden des Weiteren zu dieser Zeit so bedeutende Bauwerke wie das imposante neue Zollamt (*edificio de la Aduana*), eine *Casa del Consulado*, das *Observatorio de Marina* oder das *Real Colegio de Cirugía de la Armada* errichtet, welche den Grundstein für die bis heute nobel anmutende Vorderfront der dem Atlantik hingewandten Stadtseite legten. Darüber hinaus entstand eine Vielzahl an Bibliotheken, dazu mehrere Theater (*Casa de la tragedia francesa*, *Casa de la comedia española*, *Casa de la opera italiana*), eine Oper, eine *plaza de toros* sowie Alleen.²⁹³

Im Laufe des 18. Jahrhundert wurde freier Platz im *intramuros*-Bereich jedoch zusehends seltener. Die militärische Ausrichtung der Stadt verlangte außerdem, dass die wenigen noch bestehenden freien Stellen, als Versammlungspunkt der Truppen, aus Mobilitäts- und Verteidigungsgründen nicht bebaut wurden. Aus diesem Grund fanden sich dann auch so gut wie keine Gartenanlagen in der Stadt. Auch der Bau von reinen Promenaden war immer mit großem Kopfzerbrechen verbunden. Erst um die Jahrhundertmitte wurde beschlossen, dass die äußeren Ränder der Stadt als öffentliche Erholungsplätze dienen sollten, nun entstanden die *Alameda de Cádiz* und der *Parque Genovés* (der bis heute zum großen Teil aus importierten amerikanischen Bäumen und Pflanzen besteht). Als man um 1760 anfang, die bestehenden Schutzwälle ein weiteres Mal auszubauen, schaffte man es allerdings hervorragend, militärische und kommerzielle Gesichtspunkte miteinander zu verbinden, indem man Gewölbe in diese Bollwerke integrierte, um so mehr Platz für die Lagerung der Waren zu besitzen.²⁹⁴ Das monumentalste Bauwerk des Cádiz des 18. Jahrhunderts stellte jedoch sicherlich die ab 1722 erbaute neue Kathedrale dar. In einem neoklassischen Stil erbaut, sollte sie in ihrer ganzen Pracht den unschätzbaren Reichtum der Stadt wiedergeben und sinnbildlich für den gaditanischen Erfolg stehen. Ihr Bau wurde fast komplett aus den Einnahmen des Carrerahandels finanziert, allerdings erst im frühen 19. Jahrhundert fertiggestellt. Sie besaß einen enormen Einfluss auf das Stadtbild, weil sie wegen ihrer schieren Größe in absolut keiner Relation zur Stadt und den umgebenden Gebäuden stand.²⁹⁵

Cádiz konnte seinen Bürgern und Besuchern also, trotz seiner kleinen Fläche, eine Vielzahl an Unterhaltungsmöglichkeiten bieten.

²⁹³ BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 38. Sämtliche Gebäude der Stadt hatten sich natürlich an den Platzmangel anzupassen, weswegen in die Höhe gebaut wurde (siehe *torres miradores*) und die meisten Privathäuser damals aus drei Stockwerken mit funktioneller Innenraumaufteilung (etwa Lagerplätze im Erdgeschoß) bestanden, NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 148.

²⁹⁴ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 125-127; „De esta manera se aprovecha una operación que en principio era de estricto carácter militar para beneficiar a la ciudad y remodelar toda su fachada ante la Bahía, mediante una alternancia de baluartes y lienzos rectos de muralla entre ellos, con puertas (Puerta del Mar y Puerta de Sevilla) a la ciudad en sus ejes“, NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 160.

²⁹⁵ BAREA AZCON, *Pintura Guadalupana en Cádiz*, S. 174.

Es bestand zwar schon seit dem frühen 17. Jahrhundert eine Theaterkultur in der Stadt, doch nun fanden sich, neben einer Oper, gleich vier Theater in der Stadt, in denen unter anderem Stücke von Rousseau oder Voltaire für die Verbreitung von prerevolutionären Ideen sorgten. Zum kulturellen Zeitvertreib gehörten ebenfalls Kunstgalerien und zahlreiche *corridos*. Ein prall gefüllter Kalender sah ein großes Programm an religiösen und zivilen Festlichkeiten vor. Zum Höhepunkt des Jahres zählte natürlich die Abfahrt oder Rückkehr der Flotten. Zu diesen Anlässen wurden unter anderem Prozessionen, Feuerwerke und Kanonenschüsse organisiert. Daneben existierten im gaditanischen *siglo de oro* bedeutende private Sammlungen und Kollektionen von Kunstgegenständen (damals hingen in den Häusern der kommerziellen und politischen Elite unter anderem Werke von Velázquez, Leonardo, Tiziano, Rubens, Goya oder Van Dyck), und Mäzene spendeten der Stadt komplette Bibliotheken.

Das 18. Jahrhundert entfachte jedenfalls ein unvergleichbares kulturelles Leben, und die Häufung von öffentlichen und privaten Bibliotheken sorgte dafür, dass die Lektüre zum guten Ton gehörte. Dies zeigte sich auch in der aufblühenden gaditanischen Presselandschaft, die in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts mit Zeitschriften, wie der *Gaceta de Cádiz* (ab 1767), *la Pensadora Gaditana* sowie anderen sozialkritischen Blättern und den ausländischen Zeitungen, den Durchbruch schaffte. Cádiz kam im Pressewesen eine Führungsrolle zu.²⁹⁶ Die Ära der Aufklärung übertraf in Cádiz zweifellos alle vorherigen und zukünftigen Epochen in puncto Kommerz und Reichtum. Die Stadt stieg damals zu einer der größten des Landes auf und war sicherlich die reichste (gemessen an der Einwohnerzahl). Es sollte diesbezüglich noch präzisiert werden, dass Cádiz auch den vorübergehenden Wohnort einer großen Zahl nicht sesshafter Bevölkerung darstellte, einer Bevölkerung, die lediglich auf Durchreise war oder sich nur für eine bestimmte Zeit, der Geschäfte wegen, innerhalb der Stadtmauern aufhielt. Diese undeklarierte Gruppe wurde damals in keinen Volkszählungen erfasst, es scheint also offensichtlich, dass immer mehr Menschen dort gelebt haben, als offiziell registriert wurden, und die Stadt gegen Ende des Jahrhunderts die Marke von 100.000 Einwohner erreicht haben könnte. Auf dem Höhepunkt dieser Entwicklung erlebten die Gaditaner sogar, wie über tausend Handelsschiffe gleichzeitig in ihrer Bucht ankerten.²⁹⁷

Diese nationalen und internationalen Migrationsströme trugen zu konstanten Modernisierungsschüben in der Stadt bei. Man kann behaupten, dass sie Cádiz nicht nur in einem demografischen und urbanistischen Sinn verwandelten, sie sorgten auch für Transformationen in einer künstlerischen, kulturellen, sozialen, ideologischen und politischen Perspektive. In dieser Hinsicht bildeten sie die Quelle des liberalen Cádiz.²⁹⁸

²⁹⁶ BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 324-345.

²⁹⁷ COMALLES, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 249-252.

²⁹⁸ RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz*, S. 31; „En Cádiz convivían todas las naciones españolas y las mas importantes europeas. En Cádiz se hablaban las lenguas mas diversas, allí circulaban libros y periodicos de los mas diversos orígenes y se mezclan mentalidades y costumbres diferentes. Gracias a esa diversidad Cádiz debió adquirir un aire tolerante, que luego se llamara liberal“, RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz*, S. 36. Genuesen und Franzosen repräsentierten im 18. Jahrhundert die bedeutendsten ausländischen Kolonien der Stadt (sie bildeten gemeinsam etwa 70-80 Prozent der Ausländer). An dritter Stelle kamen die Flamen (die jedoch nach der Übernahme ihrer Territorien durch Österreich rasch an Bedeutung in der Stadt verloren), gefolgt von Portugiesen und Iren, dann Engländern, Deutschen, Händlern aus der Habsburgermonarchie sowie Maltesern.

Cádiz hatte sein goldenes Zeitalter selbstverständlich dem Handel zu verdanken. Mit einem Anteil des Tertiärsektors von 94 Prozent an der gaditanischen Wirtschaftsleistung suchte die Stadt damals wahrlich ihresgleichen in Europa.²⁹⁹

Man darf allerdings nicht außer Acht lassen, dass Cádiz als Kommerz- und Finanzmetropole Westeuropas natürlich eine wichtige Infrastruktur beherbergte, die es der Stadt erst erlaubte, zum *Emporium* der Welt aufzusteigen. Wenn man also von genuesischen, portugiesischen, niederländischen, französischen, flämischen, britischen oder deutschen Händlern, Kaufleuten und Bankiers spricht, so war deren massenhafte Präsenz in Cádiz nur möglich, weil sich dort ganze Wirtschaftssektore gebildet hatten, die hauptverantwortlich für das rege Treiben in Hafen und Stadt waren. Dazu gehörten in erster Linie die Lastenträger, Transporteure und Fuhrenfahrer, die Schiffsbelader, Angestellte des Zollamts sowie Handwerker und weitere Arbeiter.³⁰⁰ Neben den rein kommerziellen Tätigkeiten begleitete die *Carrera de Indias* demnach eine große Diversität an Berufen, seien es das verarbeitende Gewerbe, die Gepäck- und Güterabfertigung, Verlader, Beamte, Seemänner und viele mehr.

Des Weiteren implizierte Cádiz' Stellung als Dreh- und Angelpunkt des Atlantikhandels, dass sich dort eine Vielzahl an Gewerben und Dienstleistungsanbietern niederließ, die zwar kein direkter Teil der Carreramechanismen war, jedoch bezüglich des reibungslosen Ablaufs der Geschäfte genauso unverzichtbar, war. Hier kann man auf die zahlreichen Gastwirte und Beschäftigte in der Gastronomie oder dem Hotelwesen verweisen, auf die Bäcker und Konditoren, die Inhaber von Waren- und Lebensmittelgeschäften, das Reinigungspersonal, Wachstzieher, Schmiede, Schneider, Juweliere, Maurer oder Kohlehändler.³⁰¹ Der gaditanische Atlantikfokus darf jedenfalls nicht alleine auf die transatlantischen Handelsbeziehungen gelegt werden. Die große Mehrheit der Gaditaner war nicht explizit als Händler tätig, und doch bildeten sie einen unabdingbaren Teil der *Carrera*.³⁰² Diejenigen *gaditanos*, die als *comerciantes*, *tráficoantes*, *tratantes* und dergleichen im *Consulado* und im Amerikahandel aktiv waren, erfüllten in den meisten Fällen ohnehin eine reine Kommissionistenrolle.³⁰³

Doch auch Exoten wie Türken, Armenier, Russen, Polen, Guineer, Berber, Angolaner, Kapverdianer, Kongolesen und sogar Chinesen waren in der Stadt anzutreffen. Viele unter ihnen waren befreite Sklaven, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 109-110.

²⁹⁹ BUSTOS RODRÍGUEZ, *Los comerciantes de la carrera de Indias*, S. 43.

³⁰⁰ HAUDRÈRE, *Le grand commerce maritime*, S. 128.

³⁰¹ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 63.

³⁰² Nach dem Kataster von 1753 war nur etwa ein Prozent der Beschäftigten im Primärsektor tätig; 22,8 Prozent gehörten zum Sekundärsektor (insbesondere zum Bauwesen sowie der Lederverarbeitung und der Herstellung von Textilien und Metallgegenständen); 76,2 Prozent gehörten dem Dienstleistungssektor an (Handel, Transporttätigkeiten, Verwaltung, Hotellerien, Verpflegung und freiberufliche Tätigkeiten wie Buchhalter oder Schreiber). Dies kann man in der Tat als eine sehr ungewöhnliche Aufteilung für diese Epoche bezeichnen, die viel eher derer moderner Gesellschaften gleichkam. Es sollte auch noch darauf hingewiesen werden, dass Cádiz immer eine bedeutende Anzahl an Geistlichen aufnahm, die dort von verschiedenen Orden empfangen wurden, bevor sie zur Evangelisation in die Neue Welt aufbrachen, NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 96-97.

³⁰³ Im Laufe des 18. Jahrhunderts zählte das *Consulado* insgesamt 3252 eingetragene Mitglieder, wovon die überwältigende Mehrheit Spanier waren.

Die Glanzzeit der Stadtgeschichte war jedenfalls untrennbar mit der ausländischen Dominanz des Carrerahandels verbunden. Zwischen 1717 und 1778 bestanden die Cádiz-Amerika-Flotten aus einem bunt zusammengewürfelten, internationalen Schiffskonvoi, der nur mehr zu etwa einem Drittel aus spanischen Schiffen bestand. Ausländer stellten in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in etwa 75 Prozent der Händler in Cádiz, ihr Anteil an der Stadtbevölkerung lag damals um die 30 Prozent.³⁰⁴ In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts fand dann zwar eine allgemeine Verbesserung der spanischen Carrerazahlen statt (mit Bezug auf den Anteil spanischer Schiffe, Edelmetallimporten und Handelsvolumen), dies änderte jedoch nichts an der ausländischen Vorherrschaft am Amerikahandel.³⁰⁵

„Die Größe von Cádiz ruhte einzig und allein auf den Ausländern. Dies schloss jedoch nicht aus, dass vor allem im 18. Jahrhundert ein Prozess der Gaditanisierung einsetzte, unter dem viele Ausländer immer mehr zu Einheimischen wurden.“³⁰⁶

Unter dem *registros sueltos*-System erreichten dann mehr Edelmetalle als je zuvor den Hafen von Cádiz. Das gesamte 18. Jahrhundert kann zwar als gaditanische Blütezeit angesehen werden, doch die nun beginnende Ära stand für die opulentesten Jahrzehnte der Stadtgeschichte, an der auch die Liberalisierungsdekrete zuerst nichts änderten.³⁰⁷

Es soll an dieser Stelle auf den Conden Alejandro O'Reilly hingewiesen werden, der nach seiner Tätigkeit als Gouverneur von Louisiana von der Krone zur Leitung weiterer Befestigungsarbeiten in die *bahía* gesandt wurde. Unter seiner Leitung wurden jedoch nicht nur die *Puerta de Tierra* und die Stadtmauer ausgebaut (wobei sich der Ausbau der Stadtmauer in Zeiten der französischen Belagerung während des spanischen Unabhängigkeitskrieges als überlebenswichtig herausstellen sollte), er kümmerte sich auch um die Gründung wissenschaftlicher Institutionen, die viel zur Verbreitung von aufklärerischem Wissen innerhalb der Stadtmauern beitrugen.

Es gilt aber die Naturalisierten (vornehmlich Iren und Genuesen) sowie die berüchtigten *jenízaros* dazuzurechnen. Das *Consulado* war ursprünglich als Bollwerk gedacht, um die Privilegien oder das Monopol der Spanier im Amerikahandel zu verteidigen. Die Spanier verloren aber vor allem zu Zeiten des gaditanischen Monopols an Einfluss gegenüber den beiden erwähnten Gruppen, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 133. Es muss jedoch betont werden, dass die wenigsten Ausländer eine Naturalisation anstrebten. Die handelsinteressierten Ausländer verfügten meist über genügend Privilegien und befanden sich nicht etwa unter der Jurisdiktion des *Consulado*, sondern unter der Rechtsprechung ihrer Konsule, LAMIKIZ, *Trade and Trust*, S. 133.

³⁰⁴ O'FLANAGAN, *Port Cities*, S. 93; BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 106.

³⁰⁵ Ein Dokument des *Consulado* aus dem Jahr 1771 führte bezüglich einer Steuerreform in Cádiz eine Estimation der Gewinne der verschiedenen an der *Carrera* beteiligten Nationen durch. Daraus ging hervor, dass die Franzosen mit einem Pro-Kopf-Gewinn von 6500 *pesos* am meisten vom Hispanoamerikahandel profitierten, gefolgt von den Briten/Iren mit einem durchschnittlichen Gewinn von 5400 *pesos*, dahinter die Deutschen mit 5100, die Flamen mit 3700, die Italiener mit 3000 und schließlich die Spanier mit 900 *pesos* pro Kopf, RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz*, S. 64.

³⁰⁶ Aus dem Spanischen, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 253.

³⁰⁷ Siehe Anhänge N°12.

Unter O'Reilly fiel die Stadt ebenfalls durch höchste Gepflegtheit auf. Einige Spaziergänge und Gärten wurden angelegt, die Wasserzufuhr (das traditionelle Problem der Stadt) wurde durch ein unterirdisches Kanalsystem grunderneuert, und einige prachtvolle Gebäude wurden errichtet.³⁰⁸ Einige Jahre zuvor waren bereits eine *Escuela Superior de Ingeniería* (1760) sowie das *Hospital Real* (was die Zahl der Hospitäler in Cádiz auf vier erhöhte) gebaut worden.

Im Allgemeinen kann man behaupten, dass durch den ständigen Bedarf an Konstruktionen und Befestigungsarbeiten Cádiz an einer hohen technischen, wissenschaftlichen und artistischen Ausbildung seiner Stadtplaner und Erbauer interessiert sein musste. So entstanden ebenfalls unter O'Reilly eine Zeichenakademie (*Academia de Dibujo*), eine *Escuela Militar de Matemáticas*, eine *Academia de Artillería* sowie einige *escuelas prácticas*, die allesamt zu den angesehensten ihrer Art in Spanien gehörten.³⁰⁹

Durch die zahlreichen internationalen Verbindungen der Region um die Bucht von Cádiz und die massenhafte Präsenz von Ausländern erreichten die Ideale der Aufklärung diese Region sicherlich früher als die meisten anderen spanischen Regionen. Sie kamen in erster Linie beim Bürgertum und den Funktionären an, also einer breiten Masse der Gaditaner.³¹⁰ Man erkennt jedenfalls, dass das Zeitalter der Aufklärung, der Wissenschaften, der Vernunft und des kritischen Denkens in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts endgültig in der Stadt herrschte. Dazu trug insbesondere das *Real Colegio de Cirugía* bei, deren Ärzte zu dieser Zeit wohl mit zu den besten des Landes zählten. Sie kamen durch ihre europaweiten Reisen mit neuen Theorien in Kontakt und verbreiteten diese über Cádiz nach ganz Spanien.³¹¹ Hier gilt es die Bedeutung der gaditanischen *Sociedades Económicas de Amigos del País* hervorzuheben. In Cádiz wurde die erste dieser Gesellschaften 1774 ins Leben gerufen.

³⁰⁸ COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 259. Baron de Bourgoing, Besucher der Stadt im Jahr 1785, kann nur bestätigen, dass Cádiz seine Schönheit, Gepflegtheit und gewonnene Sicherheit (anscheinend war die Mordrate in Cádiz überdurchschnittlich hoch) den Plänen O'Reillys verdankte, BARON DE BOURGOING, *Nouveau Voyage en Espagne, ou Tableau de l'état actuel de cette monarchie*, S. 164.

³⁰⁹ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 193. Nach Bourgoing bildete das von O'Reilly gegründete Hospital dessen Meisterwerk. Es bot Bürgern aller Klassen die notwendige Pflege, kümmerte sich um Greise und Witwen, Unheilbare, Obdachlose, verlassene Frauen, verwahrloste Kinder und Geisteskranke, BARON DE BOURGOING, *Nouveau Voyage en Espagne*, S. 168-172.

³¹⁰ SANCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 124.

³¹¹ „El Real Colegio de Cirugía de Cádiz constituyó [...] un foco vital para la penetración de las ideas ilustradas. [...] Los médicos del Real Colegio estuvieron abiertos, en una época todavía de notable cerrazón cultural, a las corrientes científicas de la época, viajaron a los principales centros médicos de Europa y [...], aparte de su específica contribución al desarrollo de la Medicina y la Cirugía en nuestro país, integraron un foco ilustrado por excelencia, tan digno de resaltarse como las Sociedades Económicas de Amigos del País, los clubs, los círculos periodísticos o las Academias del Setecientos“, IGLESIAS RODRIGUEZ, *Ilustración y Sociedades Económicas en la provincia de Cádiz*, S. 340-341. Die Verbreitung aufklärerischer Ideen wurde ebenfalls durch die *Academia de Guardias Marinas* sowie das *Real Instituto y Observatorio de la Armada* begünstigt. Letztere beherbergte ab den 1770er-Jahren die extrem wertvolle Sammlung der nautischen Karten, unter anderem Vicente Tofiños *Atlas marítimo de España*, BRIOIST, *Espaces maritimes*, S. 169.

Sie wurde vor allem vom wohlhabenden Bürgertum und der aufgeklärten Aristokratie besucht und diente als Raum für partizipative Debatten mit dem Ziel, die wirtschaftliche Entwicklung in Agrikultur, Industrie und Kommerz genauso zu fördern wie die Kunst und die Wissenschaften. Es fällt auf, dass Ende des 18. Jahrhunderts die meisten dieser Gesellschaften in Andalusien anzutreffen waren, einer Region, die ganz einfach liberaler war als der Rest.³¹² Unter ihrem Anstoß und besonders jenem des Stadtgouverneurs Joaquín de Fonsdeviela (der die Arbeiten O'Reillys weiterführte) erhielt Cádiz im Jahr 1787 eine *Academia de las tres Nobles Artes*, die sich größter Beliebtheit erfreute und von Akademikern aus dem ganzen Land besucht wurde. Sie war nach dem Vorbild der Madrider *Real Academia de Bellas Artes* (1752) erbaut worden und war genauso wie diese als Ausdruck des Zeitalters der Aufklärung zu verstehen.³¹³

V.5. Von der Liberalisierung des Handels zur Constitución de Cádiz

Als Cádiz 1778 sein Monopolstatus im Amerikahandel endgültig eingebüßt hatte, folgte dem keinesfalls sein wirtschaftlicher Niedergang. Nun waren zwar unzählige Geschäftsleute aus allen Ecken des Landes daran beteiligt, doch anstatt an Bedeutung zu verlieren, wuchs der Handel in der Stadt sogar noch an. Wieder einmal zeigte sich die enorme Bedeutung von geografischen Aspekten in den frühneuzeitlichen Transatlantikfahrten. Daneben besaß Cádiz aber mittlerweile auch eine lange Tradition des Amerikahandels, durch die sich über die Jahrhunderte feste transatlantische Netzwerke, Verbindungen und Beziehungen gebildet hatten, welche der Stadt erhebliche Vorteile im Kolonialhandel garantierten. Abgesehen davon besaßen der Hafen und seine Bucht beste Infrastruktur und genügend Platz zum schnellen Abwickeln der Geschäfte.³¹⁴

Es folgte mit dem Freihandelsdekret von 1778 allerdings der unabwendbare Bedeutungsverlust des *Consulado de Cádiz* sowie der *Casa de la Contratación*. Nun konnten sich in jeder Hafenstadt Händlervereinigungen in Form von *consulados* bilden, die allesamt ihre eigenen Handelsgerichte besaßen. Das gaditanische *Consulado* und seine Rechtsprechung waren somit nur mehr von lokaler Bedeutung. Die letzte *flota* hatte Cádiz 1776 Richtung Veracruz verlassen. Es bedurfte demnach ab 1778 keiner zentralistischen Organisation mehr, die sich um die Organisation von Flottenverbänden und die Vergabe von Lizenzen zu kümmern hatte. Konsequenterweise wurde die *Casa per real decreto* vom 18. Juni 1790 aufgelöst, mit Ausnahme des *Juzgado*, dem aber ebenfalls nur mehr eine regionale Bedeutung zukam, und dessen Aufgaben zwischen dem *Consulado* und der *Aduana* aufgeteilt wurden.³¹⁵

³¹² SANCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 125.

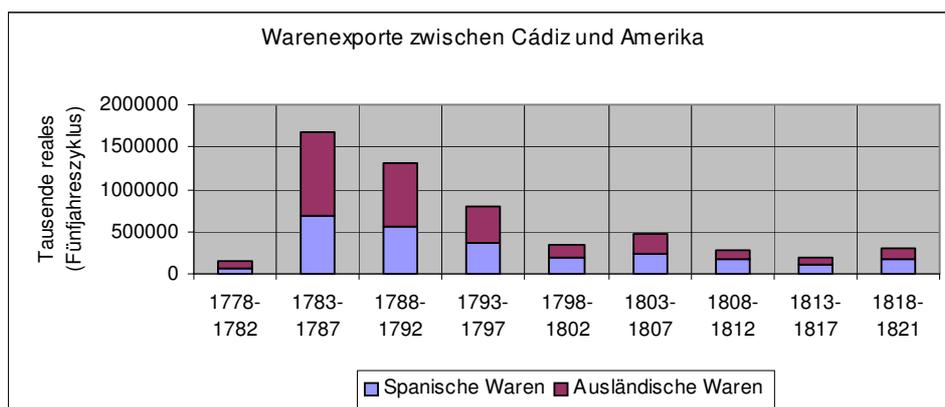
³¹³ NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 197; „Al estar comerciando aqui todas las naciones de Europa, la Escuela daría una idea a los extranjeros del esplendor y buen gusto de la Nación por las señales que se vean en Cádiz. La ciudad más concurrida de los extranjeros, la más rica, de las más populosas y de mayor lujo, sólo en lo que toca las bellas artes es la más mezquina, la más miserable y la más atrasada“, Akademiker aus Cádiz (1784), In: NIETO-GUERRERO, *Historia urbana*, S. 197.

³¹⁴ SANCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 124. Dadurch, dass die Handelsaktivitäten mit Übersee in der Stadt derart tiefe Wurzeln geschlagen hatten, konnte das gaditanische Kommerzbürgertum die Privilegien des Monopols sogar dann noch behaupten, als diese gar nicht mehr existierten, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Los comerciantes de la carrera de Indias*, S. 21.

³¹⁵ GARCIA-BAQUERO, *La Carrera de Indias*, S.64; FIERRO CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 144-145.

Eine der prägendsten Institutionen des spanischen Atlantik, die *Casa de la Contratación*, die während fast drei Jahrhunderten das fundamentale Bindeglied in den Beziehungen mit Hispanoamerika darstellte, hatte also aufgehört zu existieren. Die Handelsaktivitäten im Hafen schienen allerdings, vor allem in der Dekade der 1780er, in neue Dimensionen aufgebrochen zu sein. Sie bescherten der Stadt ihre Ära des größten Wohlstands, welche sich bis in die 1790er zog und erst durch die Krise von 1796 ihre Grenzen aufgezeigt bekam.³¹⁶ Bis dahin hatte Cádiz seine atlantische Vormachtstellung in beeindruckender Weise verteidigen können und durfte zu Recht davon träumen, dass seine schönsten und erfolgreichsten Jahre erst noch kommen würden. Die Gaditaner hatten jedenfalls allen Grund, mit Optimismus ins neue Jahrhundert zu starten. Tatsächlich hatte sich seit der Ära des Freihandels lediglich Barcelona als ernst zu nehmender Konkurrent im Kolonialhandel etabliert. Die Barcelonesen waren aber aufgrund ihres Mittelmeerhafens praktisch gezwungen, den gaditanischen Hafen als unumgänglichen Zwischenstopp in ihren Transatlantikfahrten anzusteuern. Cádiz profitierte demnach direkt vom Aufstieg Barcelonas.³¹⁷

Doch die nun beginnende Phase konstanter Kriegshandlungen gegen Großbritannien, später gegen das napoleonische Frankreich gerichtet, stand in Cádiz für das letzte Kapitel einer jahrhundertlangen atlantischen Erfolgsgeschichte.



García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 186-187.

Wie so oft schon in der Vergangenheit geschehen, folgte auf einen Krieg mit Großbritannien (nach dem spanisch-französischen Friedensvertrag von Basel, 1795) die fast schon logische Besetzung des gaditanischen Hafens (1797). Während dieser Belagerungsaktionen konnten die Gaditaner nur mit größter Mühe vereinzelte Schiffe aus der britischen Umklammerung befreien, sodass es praktisch zu einer Lähmung der Handelsaktivitäten innerhalb der Stadtmauern kam.

³¹⁶ Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 79. Nach Baquero stiegen die Handelszahlen des gaditanischen Amerikahandels zwischen 1787 und 1796 um durchschnittlich 300 Prozent gegenüber den Zahlen von 1778 (im Jahr 1792 sogar um 500 Prozent), GARCÍA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 177-183.

³¹⁷ COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 305. Gemäß Baron de Bourgoing ließen sich 1785 in Cádiz erste Anzeichen für ein Wiedererstarken der spanischen Händler innerhalb der *Carrera* ausmachen. Einige ausländische Unternehmen waren Bankrott gegangen, während andere wegzogen. Der Anteil ausländischer Schiffe in der Bucht erschien ihm geringer zu sein als in der Vergangenheit, BOURGOING, *Nouveau voyage en Espagne*, S. 195.

Cádiz hatte einen britischen Angriff zwar erfolgreich abwehren können, gegen die Blockade ihres Hafens kam sie aber nicht an.³¹⁸ Diesmal jedoch sollte diese Sperre viel weitreichendere Konsequenzen mit sich bringen, da sie für den Beginn des Niedergangs der Stadt stand. Als im Jahr 1800 das britische Embargo gegen den Hafen fortgesetzt wurde, grassierte in der Stadt bereits eine Gelbfieberepidemie. Durch den Vertrag von Amiens herrschte dann 1802 kurzweilig wieder Frieden, doch das gaditanische Wirtschaftsleben hatte während der Kriegsjahre schwere Zeiten durchgemacht. Die lokale Wirtschaft hatte sich zwischenzeitlich zwar immer wieder erholt, doch durch die jahrelange Abwesenheit von regelmäßigen Handelsbeziehungen mit Amerika war ein Großteil der Handelshäuser bereits weggezogen, hatte Konkurs anmelden müssen oder die Aktivitäten heruntergeschraubt.³¹⁹ Schwerer noch als das Handelsembargo wog für Cádiz allerdings die 1797 gewährte Handelsfreiheit der Kolonien mit den Neutralen. Als höchst symbolisches Datum gilt es hier den 17. März 1797 hervorzuheben, den Tag, an dem sich die kreolische Elite, in Form des *Consulados* von Havanna, durch die Öffnung seines Hafens zum ersten Mal offen gegen Madrid stellte und nicht mehr auf dessen Wunsch hörte (ironischweise sollte Kuba die am längsten bestehende spanische Kolonie darstellen). Solche kolonialen *consulados de comercio* bildeten tatsächlich oft die ersten Orte, an denen Rufe nach Unabhängigkeit ertönten. Die gaditanischen Händler werden in einer atlantischen Welt, in welcher immer stärker die Regeln der Konkurrenz und der freien Wahl herrschten, zusehends als überflüssig empfunden. Während die kreolische Elite ihre wirtschaftliche Entwicklung durch ein Auflösen des Monopolsystems forcierte, hatte Cádiz keine Alternative zum krampfhaften Beharren auf diesem Monopol parat.

³¹⁸ Genau zu dieser Zeit bereiste Christian August Fischer die Stadt und schilderte in seinem Reisetagebuch den Alltag während der Hafensperre. Er bestätigte die Zerstörung des Handels durch den Krieg, zeigte aber ebenfalls auf, dass die Gaditaner, wenn es die Windverhältnisse ermöglichten, nachts den kräftigen Levante-Wind ausnutzten, um einzelne Schiffe mit hoher Geschwindigkeit durch die Blockade hindurchstürmen zu lassen. Abgesehen davon scheint Cádiz in Fischers Bericht auch während der Kriegszeiten eine sehr lebhafteste Stadt gewesen zu sein, in der die Versorgung nicht zu kurz kam. An den großen Plätzen verkauften Marokaner ihre exotischen Früchte und afrikanisches Federvieh, Fischarten und Schaaltiere, Fruchthändler, Eishändler, Wein- und Wasserschenker boten Stadtbewohnern und Besuchern ihre Produkte an. Der Kai und allgemein das Hafengelände stellten dabei den belebtesten Teil der Stadt dar, hier tummelten sich neben den erwähnten Gruppen auch Garköche, Tabuletkrämer, Balladenverkäufer, Musikanten, Lastträger und natürlich Matrosen. Ein ständiges Ein- und Ausladen (der Barken aus den umliegenden Städten der Bucht), begleitet von Zollkontrollen, brachte ein großes Getümmel hervor; die Stadt bildete einen „Zusammenschluss so vieler Nationen“, in der „alles in Bewegung war“, FISCHER, *Reise von Amsterdam über Cádiz nach Genua*, S. 166-172.

³¹⁹ FIERRO-CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 145-146. Als 1805 in der Stadt eine Zählung der *comerciantes* durchgeführt wurde, war die Zahl auf weniger als die Hälfte von 1771 geschrumpft. Da in den Jahren des Friedens (nach 1797) die Carrerazahlen jedoch ähnliche Höhen erreichten wie in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts, lässt sich daraus schließen dass viele Händler nicht über die Krisenjahre kamen und nur die kapitalkräftigsten Unternehmer derart lange Auszeiten im Kolonialhandel verkraften konnten. Es fand demnach eine klare Konzentration des Carrerahandels statt; für viele Gaditaner fiel die Partizipation am Amerikahandel weg, GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 101.

Eher wollte man den Amerikahandel paralisieren, als seine Häfen der Konkurrenz zu öffnen. Nach dem Frieden von Amiens beschlossen die spanischen Autoritäten zwar wiederholt Verbote, um die Neutralen wieder aus ihrem Handel auszuschließen, die Zeiten hatten sich jedoch endgültig gewandelt.³²⁰

Als Spanien die folgenschwere und unnötige Entscheidung traf, sich auf die Seite Napoléons und gegen Großbritannien zu stellen, konnte es keinen mehr überraschen, dass die Bucht von Cádiz einmal mehr durch eine britische Flotte von der Außenwelt abgeschnitten wurde. Diesmal jedoch zog sich die Blockade in ununterbrochener Manier von 1805 bis 1808 hin. Beim desaströsen Ausgang der Schlacht um Trafalgar konnten die Gaditaner live mithören und mitansetzen, wie die Schiffe vor ihrer Stadt kenterten und Überlebende dort angeschwemmt wurden (die Gaditaner kümmerten sich dabei um die Gestrandeten, gleich unter welcher Flagge sie gekämpft hatten).³²¹ Als nach dem gescheiterten Plan der Offensive gegen Großbritannien die Kontinentalsperre 1806 als neue Strategie durchgegeben wurde, rückten im Jahr darauf napoleonische Truppen in Spanien ein, um dem mit dem Feind kollaborierenden Portugal diese Sperre aufzuerlegen. In Wirklichkeit diente der franko-spanische Vertrag von Fontainebleau jedoch vor allem der Besetzung der iberischen Halbinsel durch französische Truppen. Als sich Karl IV. durch Volksunruhen im Jahr 1808 gezwungen sah, zugunsten seines Sohnes Ferdinand VII. abzudanken und Napoléon sich (beziehungsweise seinem Bruder) kurze Zeit später, mit diplomatischem Geschick, den spanischen Thron zusicherte und die spanische Königsfamilie in Frankreich gefangen hielt, steigerten sich diese Unruhen zu einem landesweiten Aufstand.

Die *Junta Suprema Central*, die provisorische spanische Regierung während der Abwesenheit Ferdinands VII., hatte nach der Kapitulation Madriids und dem Vormarsch der französischen Truppen ihren Sitz von Aranjuez nach Sevilla verlegen müssen. Unterdessen hatten sich im ganzen Land *Cuerpos de Voluntarios Distinguidos* (Freiwilligenkorps) gebildet, die das französische Vorrücken aber nicht verhindern konnten. Der Unabhängigkeitskrieg bestand in großen Teilen aus einem täglichen Kleinkrieg, geführt von regionalen Milizen, dem die Franzosen nie ganz Herr wurden. Er prägte den Begriff des Guerillakrieges. Nichtsdestotrotz schafften es die französischen Truppen relativ schnell, in alle Provinzen des Landes vorzurücken. Nach der Niederlage der spanischen Armee bei Ocaña am 19. November 1809 stand den Franzosen Andalusien offen. Zu Beginn des Jahres 1810 war der größte Teil Andalusiens unter spärlicher Gegenwehr eingenommen worden. Die Franzosen drangen unaufhaltsam Richtung Cádiz vor, wo sich noch die Reste ihrer gebeutelten Trafalgarflotte befanden (die jedoch durch die englische Sperre manövrierunfähig war). Es wäre falsch zu behaupten, dass den Franzosen nur Hass entgegengeschlagen wäre: Vor allem im liberalen Andalusien wurde Joseph Bonaparte teilweise positiv empfangen.³²²

³²⁰ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 174-181.

³²¹ FIERRO-CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 148.

³²² In den ersten Tagen des Aufstands wurde einige *afrancesados* („Französischgesinnte“, oft hohe Beamte und Intellektuelle, die sich unter Napoléon einen Modernisierungsschub im Land erhofften), vom wütenden Mob geschasst und gelyncht. So geschehen dem Stadtgouverneur von Cádiz und *Capitan General de Andalucía*, Francisco Solano, der seinen Verfolgern über die Dächer und Balkone der Stadt entkommen wollte, schlussendlich aber gestellt und niedergestochen wurde, SÁNCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 128.

Die *Junta Suprema Central* sah sich erneut gezwungen, die Flucht anzutreten. Es konnten keine Zweifel bestehen, wo sich nun die letzte Bastion eines unabhängigen Spanien befinden würde. Als die Feinde Frankreichs vor den anrückenden Truppen immer weiter zurückweichen mussten, versammelten sie sich verstärkt in der *babía de Cádiz*, dem entferntesten Ort aus Sicht der Franzosen. Die napoleonischen Truppen erreichten die Stadtmauern von Cádiz am 5. Februar 1810. Sie kontrollierten nun mit Ausnahme der *isla de León* die komplette Bucht und verlangten von den Stadtvätern die Anerkennung José Bonapartes.³²³ Nach dem Schwur der *Junta Local* am 6. Februar, ihrem König Ferdinand VII. bedingungslos die Treue zu halten, begann die Belagerung und Bombardierung der Stadt. Sie zog sich bis zum französischen Rückzug am 25. August 1812 hin. Nach jahrhundertelanger Erfahrung im Umgehen mit und der Verteidigung gegen Belagerungen konnte Cádiz in der Tat so schnell nichts in die Knie zwingen.

Die Stadt konnte sich erfolgreich gegen die Belagerer zur Wehr setzen und behauptete somit über zwei Jahre ihren Status als letzten Hort eines freien Spanien (was ihr neben dem *muy noble* und *muy leal* auch noch das *muy heroico* im Stadtnamen einbrachte).³²⁴ Die Stadt besaß natürlich den Vorteil ihrer inselähnlichen Ausrichtung. Einen Angriff über das Meer war ausgeschlossen, da die britische Marine nun aufseiten der Gaditaner für die nötige Sicherheit sorgte (sie hatte die Bucht nach der dreijährigen Besetzung nie verlassen). Die Franzosen mussten demnach ihre gesamte Streitmacht auf die paar Meter der Landenge konzentrieren, wo sie über die Verteidigungsanlagen der *Puerta de Tierra* relativ einfach in Schach gehalten wurden.³²⁵ Im Gegensatz zur gesamten spanischen Halbinsel hatte es Cádiz als einzige Stadt geschafft, gänzlich frei und unabhängig zu bleiben. Dies ist der Grund, warum nach und nach der gesamte Verwaltungsapparat aus Madrid nach Cádiz geflüchtet war, wohin sich mit dem Weiterdringen der Besatzungsmacht immer mehr patriotische Institutionen zurückzogen.

„Cádiz wurde zur Hauptstadt des patriotischen Spanien.“³²⁶

V.5.1. Cádiz' Eintritt in die Moderne

Wenn vorhin bemerkt wurde, dass die Periode um die Jahrhundertwende als Beginn der Dekadenz Cádiz' gilt, so muss man dennoch unterstreichen, dass diese Belagerungszeit die Stadt noch einmal zum Zentrum des spanischen Reichs katapultierte, diesmal jedoch weniger in einem kommerziellen als vielmehr in einem politischen und kulturellen Sinn. Was den Handel mit Hispanoamerika während der Kriegszeiten anging, so lässt sich feststellen, dass dieser auf ein Viertel des Niveaus von vor 1808 fiel. Da aber mit Ausnahme Cádiz' das komplette Land besetzt war, bedeutete dies, dass sämtliche Schiffe in seinem Hafen anlegten und der integrale Teil dieses Viertels in der Stadt blieb.

³²³ FIERRO-CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 155-156. Sie hatten die Stadttore allerdings einen Tag später erreicht als der Herzog von Albuquerque, samt einem bedeutenden Truppenkontingent, welcher sich nun erfolgreich um die Verteidigung der Stadt kümmerte. Die negative Antwort der *Junta local* ließ auch nur einen Tag auf sich warten: „*La ciudad de Cádiz fiel a los principios que ha jurado no reconoce otro rey que al Sr. Don Fernando VII. Cádiz 6 de febrero de 1810 Francisco Javier de Venegas*“; FIERRO-CUBIELLA, *Historia de Cádiz* S. 157.

³²⁴ CABALLERO, *Cádiz, Jerez y los Puertos*, S. 7.

³²⁵ FERNANDEZ GARCIA, *Las Cortes y la Constitución de Cádiz*, S. 12.

³²⁶ Aus dem Spanischen, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 307.

Nach den Krisenzeiten um die Jahrhundertwende erlebte Cádiz also zwischen 1808 und 1812 noch einmal eine letzte glanzvolle Epoche. Während des Unabhängigkeitskrieges spielte sich wahrhaft Historisches in der Stadt ab. Die *Junta Suprema Central* hatte sich aufgelöst, um einer *Regencia Central* als neuer Exekutive Platz zu machen. Diese entschied 1810, eine Generalversammlung der *Cortes* (Ständeversammlungen) mit gewählten Vertretern aus sämtlichen Provinzen (der Metropole und den Kolonien) des Reichs einzuberufen. Es wurde sich auf ein universelles indirektes Wahlrecht verständigt, die Delegierten sollten in allen Teilen des Reichs gewählt werden. Wegen des Krieges konnten jedoch nicht überall Wahlen abgehalten werden, sodass in diesen Fällen Vertreter dieser Provinzen in Cádiz selbst bestimmt wurden. Da die Stadt unzählige Kolonien spanischer und amerikanischer Bürger beherbergte, konnten Abgeordnete aus allen möglichen Regionen bestimmt werden (auch wenn deren Repräsentativität fraglich erscheinen mag). Die erste *Cortes* Versammlung fand noch im zweckentfremdeten Theater in San Fernando am 24. September 1810 statt, präsent waren 57 Delegierte und 47 Ersatzmänner aus Cádiz. Bald darauf zogen die *Cortes* dann in den Stadtkern und blieben dort bis zu ihrer Auflösung Ende 1813.³²⁷

Dass ausgerechnet Cádiz als Versammlungsort ausgewählt wurde, kann natürlich dadurch erklärt werden, dass es als einzige noch freie Stadt in Spanien fungierte. Als ebenso entscheidend wirkte aber die Tatsache, dass die von den *Cortes* entwickelten Theorien und Gesetze in keiner passenderen Umgebung hätten debattiert werden können. Wer, wenn nicht das kosmopolite Cádiz, wäre geeigneter gewesen, die in ihrer Mehrheit liberal gesinnten Abgeordnete zu empfangen? Die Offenheit der Stadt gegenüber Menschen aller Länder und Klassen, die Gewohnheit, Schiffen und Seemännern, Reisenden und Händlern aus der ganzen Welt eine Unterkunft zu bieten, hatten der Stadt über die Jahrhunderte in der Tat einen unverwechselbaren aufnahmefähigen und offenen, kurz: einen liberalen, Charakter verliehen.³²⁸

Die *Cortes* fanden also hier den idealen Nährboden, um über die Zukunft des Landes zu entscheiden. In der prächtigen *Iglesia Oratorio de San Felipe de Neri*, einer barocken Kirche aus dem 17. Jahrhundert in der Altstadt gelegen, tagten sie tagein, tagaus und stimmten über eine wahre Flut von Beschlüssen und Dekreten ab. Die Sitzungen wurden von der Stadtbevölkerung mit regem Interesse verfolgt, es wurde applaudiert, und es ertönten Zwischenrufe von den Zuschauerrängen; die Gaditaner waren demnach unmittelbar an diesem Prozess beteiligt. Die meisten von ihnen unterstützten ganz klar den liberalen Flügel der *Cortes* (die *reformistas*), gegenüber den in der Minderheit befindlichen Gegnern etwaiger Reformen. Es stand außer Frage, dass die Stadtbewohner sich in ihrer großen Mehrheit zu den liberalen Ideen hingezogen fühlten.³²⁹ Ohne genauer auf das enorme Arbeitspensum der Ständeversammlung eingehen zu können, ist es wichtig, in einigen Worten auf ihre wichtigsten Leistungen einzugehen. Hier kann man etwa auf die Abschaffung der *señorios* (was zu erheblichen Unruhen zwischen Bauern und Adeligen führen wird), die Pressefreiheit und die Abschaffung der Inquisition verweisen. Es wurde über alles Mögliche diskutiert, über Vor- und Nachteile eines Ein- beziehungsweise Zweikammernsystems, die Teilung der Gewalten, die Adelsprivilegien, das Wahlsystem, wirtschaftliche Liberalisierung, den Einfluss der Kirche, den Kampf gegen Analphabetismus und vieles mehr.

³²⁷ FERNANDEZ GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 18.

³²⁸ SANCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 130.

³²⁹ MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 7-10.

Als womöglich revolutionärste These war jedoch das Selbstverständnis der *Cortes* anzusehen, sich selbst als höchste Vertreter der Nation darzustellen. Mit den *Cortes* wuchs in Spanien die Idee der Nation als Hüterin der Souveränität (in Opposition zum absolutistisch geprägten Geist des *Ancient Régime*), die Nation stand für das Projekt einer neuen Gesellschaft.³³⁰ Aus diesem Grund bildeten dann auch die Ausarbeitung, Unterzeichnung und Proklamierung der Verfassung von 1812 zweifellos die größte Leistung der dreijährigen Arbeiten der *Cortes de Cádiz*. Eines der fundamentalsten Probleme, vor die die *Cortes* gestellt wurde, bestand darin, den Terminus der *nación* auf das sich in Desintegration befindende spanische Reich anzuwenden und ihn in Bezug zu den Kolonien zu setzen.

Nachdem der *Consejo de Indias* und die Bourbonen zu keinem Zeitpunkt den Willen aufbrachten, die Kolonien gleichberechtigt zu behandeln, sollten diese in den *Cortes* und in der Verfassung ebenbürtigere Positionen annehmen dürfen (auch wenn deren Petitionen nach mehr Mitspracherecht regelmäßig ignoriert wurden). Der Plan sah vor, durch eine revolutionäre politische Idee, in Form der Nation als Souveränin und der Volksvertreter als höchstm repräsentativem Gremium, eine Neugestaltung der transatlantischen Beziehungen zu erreichen und der *Monarquía católica* eine neue Legitimationsbasis zu ermöglichen. Auch wenn die amerikanischen Vertreter noch immer unterbesetzt waren (im Vergleich zu der Bevölkerung die sie repräsentierten), spielten sie doch eine wichtige Rolle in den Versammlungen. Einige amerikanische Delegierte gehörten über die Jahre zu den lautesten und radikalsten (im Sinn von liberalen) Abgeordneten im Plenum.³³¹ Die Ausarbeitung der Verfassung war im Februar 1812 fertiggestellt worden, am 19. März wurde sie schließlich unter großen Feierlichkeiten in Cádiz promulgiert. Sie stellte in Spanien eine revolutionär neue Idee des Staates und der Gesellschaft dar. Durch die Gewaltenteilung war sie von Montesquieu oder Rousseau inspiriert, von den Briten schaute sie sich die Idee der Koexistenz zwischen Monarchie und Parlament ab, und von den Amerikanern übernahm sie die Idee der Unabhängigkeit des Senats (beziehungsweise der *Cortes*) vor dem Präsidenten (beziehungsweise dem König). Die Idee der Nation als frei und souverän richtete sich ebenso gegen Napoléon wie gegen den königlichen Absolutismus. Zur Verteidigung dieser liberalen Revolution veranlassten die *Cortes* die Gründung von Milizen in allen Städten des Landes (die *Milicia Nacional*).³³²

³³⁰ SANCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 132; GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 16-25. Spanien erlebte die größten Spannungen bezüglich der Religionsfrage und ihrer Stellung in der Gesellschaft. Hier waren selbst die Liberalen vorsichtig, denn die Kirche bestimmte praktisch alles in der Gesellschaft, sie determinierte die Außen- und Innenpolitik, die Kunst, die Verhaltensregeln, das Wirtschaftsleben, und sie beteiligte sich am Aufstand gegen Napoléon. Die Inquisition wurde allerdings mit 90 zu 60 Stimmen abgeschafft, GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 70.

³³¹ LORENTE SARINENA, *América en Cádiz*, In: CRUZ [e.a.], *Los orígenes del constitucionalismo liberal en España e Iberoamérica: un estudio comparado*, S. 29-36. Es nahmen 67 Delegierte aus Übersee an den *Cortes* teil, gegenüber 200 Spaniern, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 309.

³³² GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 52-56. Nach der Unterzeichnung der Verfassung wurde sie dem Volk in sämtlichen befreiten Städten vorgelesen, und die Stadträte hatten einen Eid auf sie abzulegen, MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 12.

Nachdem 1813 erneut eine Gelbfieberepidemie in Cádiz ausgebrochen war, beendeten die *Cortes* daraufhin ihre Arbeit in der Stadt und zogen wieder nach San Fernando und von dort weiter nach Madrid.³³³ Bis dahin jedoch hatten die Stadtbewohner eine der historischsten und bedeutsamsten Perioden in der spanischen Geschichte in privilegierter Position miterleben dürfen. Dadurch, dass Cádiz für einige Jahre zur inoffiziellen Hauptstadt des Landes avancierte, versammelten sich hinter ihren Stadtmauern Abgeordnete und Politiker höchsten Ranges, hohe Beamte und Militärs, Intellektuelle und weitere bedeutende Persönlichkeiten. Hier wurde über das Schicksal des Landes entschieden. Begleitet wurden diese Geschehnisse von bürgerlichen Feiern und Stadtfesten, patriotischen Zelebrierungen, einer neuerlichen Blütezeit des Theaters oder dem endgültigen Durchbruch der Cafés. Es war in Cádiz, wo das Bewusstsein einer spanischen Nation entstand, sie besaß eine politische und ideologische Vorherrschaft gegenüber allen anderen Städten des Landes.³³⁴

Es erscheint nur normal, dass der von den *Cortes* und der Verfassung forcierte gesamtgesellschaftliche Modernisierungsschub zuerst im liberalen Cádiz Früchte trug. Am offensichtlichsten erscheint diese Feststellung mit Blick auf das öffentliche Leben und das gaditanische Pressewesen zuzutreffen. Mit der Proklamierung der Pressefreiheit blühte die Presselandschaft in der Stadt auf, vor allem die politische Presse erlebte nun ihren Durchbruch dank Zeitungen wie *El Robespierre español* oder *El tribuno del pueblo español*. Doch nicht nur spanische, auch ausländische Zeitungen waren in Cádiz leicht erhältlich. Hier kann man auf revolutionäre und antiklerikale französische Drucke hinweisen, wie den *Tocsin des prêtres* oder den *Moniteur*. Es sollte jedoch nicht der Eindruck entstehen, dass die Stadt eine einzige Ansammlung von liberal oder revolutionär gesinnten Bürgern darstellte. Es existierten natürlich auch eine antirevolutionäre Presse und antiliberalen Propaganda.³³⁵ Im Allgemeinen lässt sich festhalten, dass die spanische Presse 1810 in Cádiz zur vierten Gewalt im Staate wurde.

„Es kann bestätigt werden, dass der (spanische) Journalismus, so wie man ihn heute versteht, 1810 in Cádiz geboren wurde. Es war dort wo, unter der Hitze der Debatten über Reformen und Verfassung, eine Eruption der Berichterstattung und Kommentierung stattgefunden hat. Zu dieser Zeit konnte keine spanische Stadt mit der gaditanischen Verbreitung der Presse mithalten.“³³⁶

Über das Pressewesen verbreitete sich folglich ein öffentliches und politisches Bewusstsein unter den Gaditanern, das ebenfalls im Spanien des frühen 19. Jahrhunderts seinesgleichen suchte. Hier kann man vor allem auf die *calle ancha* hinweisen, in der, in einer Vielzahl von Cafés und Gasthöfen, aber auch auf offener Straße, die Gaditaner sich täglich trafen und erregt über die politischen Ideen und Vorschläge diskutierten.³³⁷

³³³ FIERRO-CUBIELLA, *Historia de Cádiz*, S. 160.

³³⁴ COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 308. Dazu Peres Galdós: „*Cuna de la moderna civilización española ; [...] tan soberbiamente bella que ninguna otra podía comparársele. Cádiz ha sido siempre la Andalucía de las ondas, graciosa y festiva dentro de un círculo de tempestades. Entonces asumía toda la poesía, grandeza y gloria, porque iba a contener dentro de sus blancos muros el conjunto de la nacionalidad*“, In: MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 5.

³³⁵ BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 338-342.

³³⁶ Aus dem Spanischen, GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 27.

³³⁷ GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 11. Dazu Moreno Alonso: „*En la calle Ancha se estreno también aquello que más tarde se llamaría la opinión pública*“, MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 65.

Die bereits erwähnte Dominanz bürgerlicher Werte in der gaditanischen Gesellschaft spielte dabei natürlich eine Hauptrolle. Neben dem Kommerzbürgertum und den vielen Ausländern lebten im Cádiz der *Cortes* viele Bürger, die in freien Bildungsberufen tätig waren, etwa Ärzte, Anwälte, Schreiber, und eine bedeutende Zahl von Studenten (1810 lebten dort rund 4000 Akademiker), dazu überdurchschnittlich viele Musiker und Theaterschauspieler und natürlich die Schar an Beamten des bürokratischen Verwaltungsapparats (*Consulado*, Gerichtshöfe, Marineministerium, Zollamt usw.). Dieses Bildungsbürgertum war sicherlich der Hauptträger des liberalen Geistes, der damals in der Stadt vorherrschte. Cádiz stellte die einzige spanische Stadt dar, die fast vollkommen vom bürgerlichen Geist eingenommen und demzufolge wohl die einzige war, die damals wirklich offen und bereit war, den modernen Zeitgeist anzunehmen, der damals in Europa aufkam. Selbst im Aussehen unterschieden sich die Gaditaner von ihren Landsmännern. Als 1808 der gaditanische Militärgouverneur das Tragen französischer Kleidung in der Stadt untersagte, hatte dies zur Folge, dass dort eine große Bewegung aufkam (sowohl unter dem Bürgertum als auch den Unterschichten), die darin bestand, sich englisch zu kleiden. Der Anzug mit Zylinderhut wurde konsequenterweise als *vestido a lo liberal* (beziehungsweise *vestido a lo filósofo*) bezeichnet.³³⁸

Cádiz' Eintritt in die Moderne ist demnach als direkte Konsequenz des Krieges gegen Frankreich anzusehen. Nur durch die napoleonische Besetzung des Landes konnten in der Stadt die Bedingungen geschaffen werden, die sich schlussendlich in der Proklamierung der *Constitución de Cádiz* von 1812 äußerten. Während des Krieges jedenfalls schien es der Stadt an nichts zu fehlen; ihre Versorgung war, auch durch die britische Flotte, immer sichergestellt. Die Zahl an Cafés, welche nun nicht mehr nur zum Konsum von heißer Schokolade oder Kaffee, sondern als literarische und politische Treffpunkte dienten, multiplizierte sich genauso wie die Zahl an Gastwirtschaften, Bücherläden, Druckereien, Uhrmachereien oder Apotheken. Straßenkonzerte, Theatervorführungen, öffentliche Übungen der *Real Academia de Equitación Militar* in der *plaza de toros* oder das unter den Gaditanern beliebte Glücksspiel boten der Bevölkerung darüber hinaus genügend Unterhaltungsmöglichkeiten, um die Belagerung der Stadt und den Krieg zeitweilig angenehmer zu gestalten.

Als die Stadt zu Zeiten der *Cortes* immer mehr patriotisch gesinnte Spanier aufnahm, war es nur logisch, dass die Stadtbevölkerung noch einmal einen Schub erhielt und in dieser Zeit auf etwa 100.000 answoll; also in etwa auf das Maximum, das sie schon einmal gegen Ende des 18. Jahrhunderts erreicht haben könnte. Diesmal lag es allerdings nicht mehr an seinem boomenden Hafen, denn die Handelsgeschäfte mit Übersee waren zum großen Teil zusammengebrochen. Der Krieg gegen Frankreich ließ vielmehr bis dahin völlig sekundäre Wirtschaftszweige in den Vordergrund rücken. So schnellte zum Beispiel die Waffenproduktion, auch durch die Immigration von Spezialisten auf diesem Gebiet (aus Toledo, Plasencia und der Vizcaya), innerhalb der Stadtmauern in die Höhe. Die Fabrikation von Zigarren intensivierte sich nun ferner. Nach dem Import einer modernen Dampfmühle aus Philadelphia konnte ab 1810 ebenfalls die Produktion von Mehl gesteigert werden.³³⁹

³³⁸ MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 62-68.

³³⁹ Ebenda, S. 71-75.

Cádiz verdankte seine letzte Glanzzeit der Tatsache, dass seine Festung sie zum politischen Zentrum des spanischen Reichs hatte aufsteigen lassen. Als mit dem Vertrag von Valençay am 11. Dezember 1813 dem Konflikt ein Ende gesetzt worden war und König Ferdinand VII. im März 1814 nach Madrid zurückgekehrte, hatte Cádiz seine privilegierte Position in der spanischen Welt verloren. Außerdem bestand eine der ersten Amtshandlungen des retablierten Königs darin, per Dekret von Valencia vom 4. März 1814 die *Constitución de Cádiz* wieder außer Kraft zu setzen. In der Stadt herrschte nun größte Verwirrung und Unsicherheit, es wurden Repressionen an Liberalen angeordnet, und das Freiwilligenkorps löste sich auf. Während einige Liberale Asyl in Gibraltar ansuchten hegten andere, wie etwa die Mitglieder von Freimaurerlogen, welche sich in der Stadt gebildet hatten, den Plan zu passivem Widerstand.³⁴⁰

Der Kolonialhandel erlebte gleichzeitig seine dunkelsten Stunden. Mit dem Wegbrechen der Kolonien tendierten die Handelsbeziehungen in den Jahren nach 1814 gegen null. Die verbleibenden Geschäfte mit einigen karibischen Inseln konnten in einer Stadt, die während der frühen Neuzeit einen Großteil der Beziehungen zwischen Metropole und Hispanoamerika geregelt hatte, nicht mehr als einen Tropfen auf den heißen Stein darstellen.³⁴¹

Die wenigen Handelshäuser, die sich nach dem Rückzug der französischen Truppen noch halten konnten, entschieden sich spätestens um 1820 für die endgültige Emigration aus Cádiz. Mit ihr setzte sich auch seitens der Stadtbewohner eine massive Auswanderungswelle in Bewegung; um 1830 zählte Cádiz nur mehr 40.000 Einwohner, hatte also in nur einer Generation mehr als die Hälfte seiner Einwohner verloren. Dies stellte im modernen Spanien eine absolut einzigartige und anormale Entwicklung einer Stadt dar. Doch schlimmer wohl als der quantitative Verlust dieser Auswanderung wog sicherlich der qualitative Verlust. Es waren natürlich in erster Linie die Familien die ihr Geld im Handel gemacht hatten, die die Stadt nun in Scharen verließen. Diese Gruppe stellte jedoch während Jahrhunderten die eigentliche Ursache des Reichtums der Stadt dar. Nun setzte endgültig das bereits beschriebene Phänomen der Flucht des Kapitals in das sichere Becken eines Landguts ein. Viele Gaditaner, die dank des Atlantiks über Jahrhunderte zu Geld gekommen waren, drehten ihren Blick nun nach Osten, flüchteten ins Landesinnere und investierten in erster Linie in den Weinanbau. Man kann etwas überspitzt behaupten, dass Cádiz nun in dem Masse schrumpfte, wie Jerez wuchs.³⁴²

³⁴⁰ GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 70.

³⁴¹ Man muss aber dazu sagen, dass die Stadt trotz allem eine erstaunliche Ausdauer bewies. Ihr Ende kam nicht von heute auf morgen, sondern es fand ein stetiger Rückgang des Wohlstands statt. Viele große Handelshäuser gingen zwar in Konkurs oder zogen weg, doch eine Zeit lang konnten Kleinhändler davon profitieren und sich mit bescheidenen Mitteln an der *Carrera* beteiligen. In diesem Sinn fand in den allerletzten Jahren vor dem endgültigen Wegbrechen des amerikanischen Marktes ein Demokratisierungsprozess im Handel mit Amerika statt. Bis 1820 bildete der Hafen weiterhin den Ersten des Landes, was die Kontakte mit Übersee anging, dann folgte allerdings der irreversible Kollaps, BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, S. 512.

³⁴² COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 312.

„Cádiz bildete einst für ganz Europa den Handelshafen mit Amerika; heute, nach dem Verlust ihrer Kolonien, beschränken sich seine Geschäfte auf vereinzelte Expeditionen nach Havanna und den Handel mit dem Landesinneren. [...] Die einzige Möglichkeit, seinen Einwohnern wieder zu Reichtum zu verhelfen, läge in der Wiederbelegung vergangener Zeiten.“³⁴³

Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, folgte auf die Desintegration des spanischen Reiches der irreversible Bedeutungsverlust Andalusiens und insbesondere Cádiz'. Die Bucht von Cádiz verabschiedete sich mit dem Beginn der Moderne gewissermaßen von seiner jahrhundertalten Rolle als Bindeglied und Vernetzer der atlantischen Welt. Bedenkt man, dass die Nordwesteuropäer nun auch in Afrika den Ton angaben, so kann man sogar feststellen, dass selbst die jahrtausendealte Position der Stadt als Brückenkopf zum schwarzen Kontinent an Wichtigkeit verloren hatte. Cádiz hatte dem Atlantik seine ganze Pracht und all seine Erfolge zu verdanken, es hatte sein Schicksal in der frühen Neuzeit wie kaum eine andere Stadt mit dem Atlantik verknüpft. Die Weltstadt mit globalem Wirkungsfeld war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer Provinzstadt regionaler Bedeutung geschrumpft.

Schlussbemerkungen

Zu Ehren der zweihundertjährigen Ausrufung der Verfassung von Cádiz wurde die Stadt 2012 zur iberoamerikanischen Kulturhauptstadt bestimmt.³⁴⁴ Auch wenn die Verfassung damals nur zwei Jahre bestanden hat, so darf doch nicht vergessen werden, dass dieses Dokument eine unglaubliche Tragweite besaß. Zuerst kann man daran erinnern, dass bereits zu Zeiten des *Trienio Constitucional* (1820-1823) die Verfassung wieder kurzweilig in Kraft gesetzt wurde, was dann wiederum die Heilige Allianz auf den Plan rief, und Spanien ein weiteres Mal von französischen Truppen (den *cien mil hijos de San Luis*) besetzt wurde. Auch wenn nicht mehr Teil dieser Arbeit, so lohnt es sich dennoch darauf hinzuweisen, dass Cádiz in diesem Konflikt ein weiteres Mal eine Hauptrolle spielen wird.

Die Verfassung darf in der Tat als Motor der modernen spanischen Geschichte angesehen werden; sie wird immer wieder das ideologische Grundgerüst der liberalen Bewegungen des Landes darstellen.³⁴⁵ Darüber hinaus hatte sie einen entscheidenden Einfluss auf die liberalen Ströme die nun überall in Europa aufkamen. Die Verfassungen Portugals (1821) und des Königreichs der beiden Sizilien ließen sich genauso von der *Constitución de Cádiz* inspirieren wie die belgische von 1831 (die liberalste ihrer Zeit); selbst die russischen Dekabristen fanden in ihr den ideologischen Rückhalt ihres Aufstands.³⁴⁶

³⁴³ De Vins de Peysac, französischer Konsul in Cádiz (1825), In: GARCIA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 196.

³⁴⁴ <http://www.cadiz2012.es/> (03.03.2012); <http://bicentenarioCadiz1812.es/> (05.03.2012)

³⁴⁵ „Pero, sin duda, la Constitución nacida en Cádiz es una de las más importantes de todas, ya que a pesar de su escasa vigencia, venía a romper con la estructura política de la Monarquía absoluta, que había estado en funcionamiento en España durante siglos. La Constitución del 12 fue suprimada por Fernando VII. en 1814, a su regreso después de la guerra. Se restableció en 1820, con motivo de la Revolución de Riego, y de nuevo fue abolida en 1823. En 1836, durante la Regencia de María Cristina volvió a ponerse en vigor durante unas semanas. Sin embargo, la Constitución gaditana, de tan corta existencia, ha llegado a convertirse en el auténtico símbolo del liberalismo español“, SÁNCHEZ MANTERO, *Historia de Andalucía*, S. 130.

³⁴⁶ GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 90; MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 12.

In Hispanoamerika hat die gaditanische Verfassung wohl mehr für die Unabhängigkeit der Völker beigetragen als die Dokumente der amerikanischen Unabhängigkeit oder der französischen Revolution. Obwohl sie vom Grossteil der Bewohner der Kolonien nicht akzeptiert wurde, darf nicht vergessen werden, dass die *Cortes* und die *Constitución de Cádiz* die einzige hispanoamerikanische Ständeversammlung und Verfassung in einer mehr als dreihundertjährigen Geschichte darstellten.³⁴⁷ Sie unterrichteten die amerikanischen Delegierten in der Praxis des Parlamentarismus und präsentierten ihnen die theoretischen und praktischen Fundamente der Unabhängigkeit.³⁴⁸

Kapitel V hat aufgezeigt, dass die Entstehung dieses Schriftstücks sehr eng mit dem liberalen Charakter der Stadt zusammenhing. Es lässt sich wohl behaupten, dass die Radikalität des liberalen Gedankenguts der gaditanischen Gesellschaft damals nicht mit der Einstellung der gewöhnlichen Spanier zu vergleichen war. Insofern fanden die reformfreudigen Abgeordneten einen großen Rückhalt in der Stadtbevölkerung, die sie zu noch mehr Tatendrang anstachelte. Die Reformen konnten aufgrund der inselähnlichen Situation der Stadt außerdem ohne die Gefahr von Protesten von außen durchgeboxt werden.³⁴⁹

Bedenkt man, dass das liberale Cádiz als ein Produkt der frühen Neuzeit anzusehen ist, so lässt sich festhalten, dass, dank der *Constitución* von 1812, ein Stück dieses frühneuzeitlichen Charakters der Stadt die Zeiten überlebt hat. Während Jahrhunderten hatte die ununterbrochene Präsenz von Ausländern in Cádiz ein einzigartiges Klima der Toleranz und der Offenheit gegenüber neuen und fremden Denkrichtungen entstehen lassen.³⁵⁰

Es darf auch nicht vergessen werden, dass, durch die Lage der Stadt und ihren Platzmangel, die Handelsaktivitäten den überwältigenden Anteil an der lokalen Wirtschaftsleistung besaßen. Dies führte in der Stadt zu einem extremen Einfluss des gaditanischen Handelsbürgertums und demzufolge zu einer Verbreitung bürgerlicher Werte und Gewohnheiten.

³⁴⁷ LORENTE, *América en Cádiz*, S. 46.

³⁴⁸ „A pesar de las quejas de los diputados americanos porque no se hubiera avanzado más, las Cortes de Cádiz fueron decisivas para la independencia de la América española. Enseñaron a los americanos los principios teóricos de la independencia, les ejercito en la practica parlamentaria y les proporciono un modelo político con la Constitucion de 1812 [...]“, GARCIA, *Las Cortes y la Constitución*, S. 38.

³⁴⁹ MORENO ALONSO, *Las Cortes de Cádiz*, S. 80-83.

³⁵⁰ RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz*, S. 106.

Dazu Bustos Rodríguez: „La presencia foránea ininterrumpida desde siglos en Cádiz crea en ella un sustrato o humus sobre el que se van asentando sucesivas oleadas de extranjeros, luego en parte nacionalizados, basta formar un sustrato característico de la sociedad gaditana, en donde el elemento autóctono no es sino el producto de la fusión del oriundo con el inmigrante durante varias generaciones. [...] La presencia extranjera en la ciudad transfería a ésta en su conjunto sus costumbres, haciendo necesario a veces el uso de las lenguas más extendidas [...]“, BUSTOS RODRIGUEZ, *Los comerciantes de la Carrera de Indias*, S. 19. Die Italiener etwa hatten die Oper in die Stadt gebracht und waren teilweise verantwortlich für die Verbreitung von Kunstströmen. Die Franzosen erstellten oft bedeutende Büchersammlungen oder eröffneten Bibliotheken, sie trugen demnach ihren Teil zur Verbreitung des Buches, von Wissen und Ideen bei. Die Briten wiederum bestimmten gewisse bürgerliche Normen der Bildung. Viele Gaditaner, die es sich leisten konnten, schickten ihre Kinder zur Ausbildung ins Ausland und meistens nach England, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 258.

Ausgehend von ihrer doppelten kommerziellen Ausrichtung zu Beginn der frühen Neuzeit, entschied sich die Stadt, nach ihrer Plünderung im Jahr 1596, endgültig für ihre atlantische Berufung. Sie präsentierte sich im 17. Jahrhundert als selbstbewusste Gegnerin Sevillas im Kampf um die Vorherrschaft über die *Carrera de Indias* und erlebte spätestens 1680 den Eintritt in ihr goldenes Zeitalter. Diese Zeit stand für das kosmopolite Cádiz, „*ein Cádiz der Vollkommenheit, des Triumphs und der Expansion*“.³⁵¹

Die Stadt bildete, wie keine andere, einen Mikrokosmos der atlantischen Welt; während der frühen Neuzeit wurden ständig Kriege in und um Cádiz geführt. Jede bedeutende Veränderung im Kräfteverhältnis rund um den Atlantik spiegelte sich in der gaditanischen Stadtgeschichte wieder. Es gab zur damaligen Zeit wohl nur wenige europäische Städte, deren Blick dermaßen Richtung Amerika gerichtet war. Die Stadt durchlebte ihre schönsten und tragischsten Tage ausschließlich durch ihre bedingungslose Bindung an die andere Seite des Atlantiks.³⁵² Als ab Ende des 18. Jahrhunderts der atlantische Raum durch das Wegbrechen der amerikanischen Kolonien geprägt wurde, hatten sich die europäischen Nationen und deren atlantische Hafenstädte auf neue Realitäten einzustellen. Dabei kann behauptet werden, dass keine Stadt Europas derart heftig von diesem Wegfall berührt wurde wie Cádiz. Ihre Opulenz war natürlich absolut und direkt vom Amerikahandel abhängig; als dieser wegbrach, folgte ihr unwiderruflicher Kollaps. Durch den kommissionsartigen Charakter der spanischen Handelsgeschäfte war die Stadt so gesehen über Jahrhunderte an Europa verkauft; nach der Dekolonisierung der Amerikas war sie dann sich selbst überlassen.³⁵³

Es fällt jedenfalls auf, dass die frühneuzeitliche Vernetzung der atlantischen Welt (ob man diese nun als Globalisierung oder Protoglobalisierung bezeichnet) von fundamentaler Bedeutung war was die Regionalgeschichte des südandalusischen Raums anging. Es existierten aufgrund der geografischen Gegebenheiten sowie des spanischen Kronmonopols ganz einfach keine anderen Gegenden oder Städte, die eine ähnlich starke Rolle in der Integration des atlantischen Raums gespielt haben. Zu Zeiten des sevillanischen Monopols steckte die handelsbasierte Vernetzung des Atlantiks zwar noch in den Kinderschuhen, während des gaditanischen *siglo de oro* hatten sich die transatlantischen Verbindungen unter einem „erwachsenen“ Kapitalismus jedoch bereits gefestigt. Die Europäer waren mittlerweile Experten in der Verwaltung des Amerikahandels, und Cádiz fungierte als Kommerzhauptstadt der atlantischen Welt.³⁵⁴

³⁵¹ Aus dem Spanischen, GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 16. Die privilegierte Position der Stadt, als Schnittstelle des atlantischen Systems, kannte allerdings durch die regelmäßige Ausbreitung von Epidemien (Gelbfieber, Malaria usw.) auch eine Kehrseite der Medaille.

³⁵² „*Cádiz evolucionó mirando a la otra orilla atlántica, por y para América*“, RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz*, S. 105.

³⁵³ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 22. Diese Feststellung lässt sich ebenfalls auf Spanien ausweiten: das Land hatte einen Großteil seines Wohlstands und seiner Außenpolitik auf Amerika basiert. Nach dem Verlust Hispanoamerikas fiel Spanien in eine Wirtschaftskrise, von der man durchaus behaupten kann, dass sie bis in die Gegenwart andauert, COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América*, S. 309.

³⁵⁴ GARCIA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil*, S. 16.

Quellen- und Literaturnachweis

- Auer, Leopold, *Europäische Wurzeln der Globalisierung*, In: Edelmayer, Friedrich [e.a.], *Plus Ultra. Die Welt der Neuzeit. Festschrift für Alfred Kohler zum 65. Geburtstag*, Aschendorff Verlag, Münster 2008, S. 371-382.
- Baily, Christopher, *Die Geburt der modernen Welt. Eine Globalgeschichte 1780-1914 (Aus dem Englischen von Thomas Bertram und Martin Klaus)*, Campus Verlag, Frankfurt/New York 2008.
- Bernecker, Walther/Pietschmann, Horst, *Geschichte Spaniens, von der frühen Neuzeit bis zur Gegenwart*, Kohlhammer, Stuttgart 2005.
- Birmingham, David, *Trade and Empire in the Atlantic, 1400-1600*, Routledge, London 2000.
- Brioist, Pascal, *Espaces maritimes au XVIIIe siècle (Clefs concours: Histoire moderne)*, Atlande, Tours 1997.
- Bustos Rodríguez, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantile (1650-1830)*, Silex, Madrid 2005.
- Bustos Rodríguez, Manuel, *Los comerciantes de la carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*, Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, 1995.
- Butel, Paul, *Histoire des Antilles françaises – XVIIe-XXe siècle*, Perrin, Paris 2002.
- Butel, Paul, *The Atlantic (translated by Iain Hamilton Grant)*, Routledge, London 1999.
- Caballero Bonald, José, *Cádiz, Jerez and los Puertos (translated by Doireann Macdemott)*, Noguer, Barcelona 1963.
- Cardaillac, Louis, *L'Espagne des rois catholiques, le prince don Juan, symbole de l'apogée d'un règne, 1474-1497*, Editions Autrement, Paris 2000.
- Carrasco Gonzalez, María Guadalupe, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz, 1650-1700*, Universidad de Cádiz, Cádiz 1997.
- Chaunu, Pierre und Huguette, *Séville et l'Atlantique, Bd. VI: Partie 1, Partie statistique, Le mouvement des navires et des marchandises entre l'Espagne et l'Amérique, de 1504 à 1650*, S.E.V.P.E.N., Paris 1956.
- Chaunu, Pierre und Huguette, *Séville et l'Atlantique, Bd. VIII: Partie 2, Partie interprétative, Structures et conjuncture de l'Atlantique espagnol et hispano-américain (1504-1650)*, S.E.V.P.E.N., Paris 1959.
- Chaunu, Pierre, *Séville et l'Amérique aux XVIe et XVIIe siècles (avec la collaboration de Huguette Chaunu)*, Flammarion, Paris 1977.
- Comellas, José Luis, *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, Arguval, Málaga 1992.

- Del Vas Mingo, Milagros, *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI. Ediciones Cultura Hispánica*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid 1986.
- Edelmayer, Friedrich, *Aufbruch zu neuen Ufern. Die iberischen Welten*, In: Edelmayer, Friedrich/Feldbauer, Peter/Wakounig, Marija (Hg), *Globalgeschichte 1450-1620, Anfänge und Perspektiven*, Promedia Verlag, Wien 2002, S. 33-51.
- Edelmayer, Friedrich/Grandner, Margarete, *Santa Catalina – Old Providence: Eine Insel in der Karibik zwischen Mikro- und Globalgeschichte*, In: Edelmayer, Friedrich [e.a.], *Plus ultra: Die Welt der Neuzeit: Festschrift für Alfred Kohler zum 65. Geburtstag*, Aschendorff Verlag, Münster, 2008, S. 549-592.
- Elliott, John Huxtable, *Imperial Spain (1469-1716)*, Arnold, London 1963.
- Emmer, Pieter, *Die karibischen Gebiete 1600-1760*, In: Bernecker, Walther [e.a.], *Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. I*, Klett-Cotta Verlag, Stuttgart 1992, S. 720-748.
- Emmer, Pieter, *The Dutch and the Making of the Second Atlantic System*, In: Solow, Barbara (Hg), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge University Press, New York 1991, S. 75-96.
- Fäßler, Peter, *Globalisierung. Ein historisches Kompendium*, Böhlau Verlag, Köln 2007.
- Feldbauer, Peter/Lehners, Jean-Paul, *Globalgeschichte*, In: Feldbauer, Peter/Lehners, Jean-Paul (Hg), *Globalgeschichte. Die Welt 1000-2000, Bd. 3: Die Welt im 16. Jahrhundert*, Mandelbaum/Magnus Verlag, Wien/Essen 2008, S. 13-30.
- Fernández García, Antonio, *Las Cortes y la Constitución de Cádiz*, Arco Libros, Madrid 2010.
- Fierro Cubiella, Juan Antonio, *Historia de la ciudad de Cádiz*, Jiménez Mena, Cádiz 2010.
- Fierro Cubiella, Juan Antonio, *El Cádiz del siglo XV y Cristóbal Colón*, Jiménez Mena, Cádiz 2006.
- Fischer, Christian August, *Reise von Amsterdam über Madrid und Cádiz nach Genua in den Jahren 1797 und 1798 (brsg., und kommentiert von Christian v. Zimmermann)*, Palatina Verlag, Heidelberg 1998.
- Fisher, John/Pietschmann, Horst, *Wirtschaft, Handel, Geldwesen, Fiskus und Verkehr*, In: Bernecker [e.a.], *Handbuch der Geschichte Lateinamerikas, Bd. I*, Klett-Cotta Verlag, Stuttgart 1992, S. 400-453.
- Frank, Andre Gunder, *World Accumulation 1492-1789*, Macmillan, London 1978.
- Fröschl, Thomas (Hg), *Atlantische Geschichte. Wiener Zeitschrift zur Geschichte der Neuzeit (3, 2)*, Studien-Verlag, Innsbruck 2003.

- Füssel, Marian, *Der Siebenjährige Krieg, ein Weltkrieg im 18. Jahrhundert (Beck'sche Reihe N°2704)*, Beck Verlag, München 2010.
- García-Baquero González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla 1976.
- García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias – Histoire du commerce hispano-américain, XV^e-XVIII^e siècles (traduit par Bennassar)*, Desjonquères, Paris 1993.
- García-Baquero González, Antonio, *Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824 (Estudio preliminar de Carlos Martínez Shaw)*, Facsímil, Granada 2002.
- García-Baquero González, Antonio, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Diputación provincial de Cádiz, Cádiz 1991.
- Girard, Albert, *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)*, Editorial Renacimiento, Sevilla 2006.
- Girard, Albert, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cádiz jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, Boccard, Paris 1932.
- Grandner, Margarete/Rothermund, Dietmar/Schwentker, Wolfgang (Hg), *Globalisierung und Globalgeschichte*, Mandelbaum Verlag, Wien 2005.
- Gschwendtner, Ferdinand, *Reconquista und Conquista: Kastilien und der Ausgriff nach Amerika*, In: Feldbauer, Peter, Liedl, Morrissey (Hg), *Vom Mittelmeer zum Atlantik: die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion*, Verlag für Geschichte und Politik Wien [u.a.], Wien [u.a.] 2001, S. 189-210.
- Gömmel, Rainer, *Die Entwicklung der Wirtschaft im Zeitalter des Merkantilismus, 1620-1800*, Oldenbourg, München 1998.
- Hampe-Martinez, Theodoro, *Structure and Magnitude of the Colonial Economic Interdependence (1500-1750): A World Trade in Development*, In: Socolow, Susan (Hg), *The Atlantic Staple Trade. An Expanding World (Vol. 9)*, Variorum, Aldershot [u.a.] S. 237-256.
- Haudrière, Philippe, *Regards sur l'histoire N°121: Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle: européens et espaces maritimes*, Sedes, Paris 1997.
- Hausberger, Bernd, *Das Reich, in dem die Sonne nicht unterging. Die iberische Welt*, In: Feldbauer, Peter/Lehners, Jean-Paul (Hg), *Globalgeschichte. Die Welt 1000-2000, Bd. 3: Die Welt im 16. Jahrhundert*, Mandelbaum/Magnus Verlag, Wien/Essen 2008, S. 335-372.
- Hausberger, Bernd, *Lateinamerika – der eroberte Kontinent*, In: Edelmayr, Friedrich/Feldbauer, Peter/Wakounig, Marija (Hg), *Globalgeschichte 1450-1620, Anfänge und Perspektiven*, Promedia Verlag, Wien 2002, S. 53-74.

Hausberger, Bernd, *Ein Jahrhundert zwischen Belcanto, Piraterie und Inflation. Eine Einleitung*, In: Hausberger, Bernd (Hg), *Globalgeschichte. Die Welt 1000-2000, Bd. 4: Das 17. Jahrhundert*, Mandelbaum/Magnus Verlag, Wien/Essen 2008, S. 11-38.

Hausberger, Bernd, *Die Eroberung Amerikas durch die Spanier (1492-1572)*, In: Feldbauer, Peter/Liedl, Gottfried/Morrissey, John (Hg), *Querschnitte 6: Vom Mittelmeer zum Atlantik: die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion*, Verlag für Geschichte und Politik, Wien 2001, S. 255-279.

Kellenbenz, Hermann, *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel. Kölner Kolloquien zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Böhlau, Köln/Wien 1970.

Knight, Franklin, *Slavery and Lagging Capitalism in the Spanish and Portuguese Empires, 1492-1713*, In: Solow, Barbara (Hg), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge University Press, New York 1991, S. 62-74.

Kohler, Alfred, *Expansion und Hegemonie, 1450-1559. Internationale Beziehungen 1450-1559, Handbuch der Geschichte der internationalen Beziehungen, hrsg. von Duchhardt, Heinz/Knippling, Franz, Bd. I*, Paderborn 2008.

Krupp, Leopold, *Der Weg des Silbers von Potosí nach Cádiz*, Diplomarbeit Universität Wien, 2004.

Lamikiz, Xabier, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World. Spanish Merchants and their Overseas Networks (RHS Studies in History. New series)*, Royal Historical Society, Woodbridge 2010.

Landsteiner, Erich, *Nichts als Karies, Lungenkrebs und Pellagra? Zu den Auswirkungen des Globalisierungsprozesses auf Europa (1500-1800)*, In: Edelmayer, Friedrich/Landsteiner, Erich/Pieper, Renate (Hg), *Querschnitte 5: Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess*, Verlag für Geschichte und Politik, Wien 2001, S. 104-139.

Liedl, Gottfried, *Die andere Seite der Reconquista: Islamisch Spanien im Wirtschaftsraum des Spätmittelalters*, In: Feldbauer, Peter/Liedl, Gottfried/Morrissey, John (Hg), *Querschnitte: Vom Mittelmeer zum Atlantik: die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion*, Verlag für Geschichte und Politik, Wien 2001, S. 103-138.

Limberger, Michael, *Von einer Textilregion zum Warenhaus Europas: Nordwesteuropas erste Schritte auf dem Weg zur Kernregion der Weltwirtschaft*, In: Edelmayer, Friedrich/Feldbauer, Peter/Wakounig, Marija (Hg), *Globalgeschichte 1450-1620, Anfänge und Perspektiven*, Promedia Verlag, Wien 2002, S. 125-138.

Limberger, Michael, *Der Aufstieg einer neuen Weltregion, Nordwesteuropa*, In: Feldbauer, Peter/Lehners, Jean-Paul (Hg), *Globalgeschichte. Die Welt 1000-2000, Bd. 3: Die Welt im 16. Jahrhundert*, Mandelbaum/Magnus Verlag, Wien/Essen 2008, S. 31-51.

Lorente, Sariñena, Marta, *América en Cádiz*, In: Cruz, Pedro [e.a.], *Los orígenes del constitucionalismo liberal en España e Iberoamérica: un estudio comparado*, Junta de Andalucía, Sevilla 1993, S. 17-47.

- Lynch, John, *Los Austrias, 1516-1700 (Traducción castellana de Juan Faci)*, Crítica, Barcelona 2010.
- MacCusker, John, *The Early Modern Atlantic Economy*, Cambridge University Press, Cambridge 2000.
- Mac Gillivray, Alex, *A Brief History of Globalization, the Untold Story of our Incredible Shrinking Planet*, Robinson, London 2006.
- Maltby, William, *The Rise and Fall of the Spanish Empire*, Palgrave Macmillan, Basingstoke [u.a.] 2009.
- Marboe, Alexander, *Das Schiff als Träger der spanischen Expansion in Amerika*, In: Marboe, Alexander/Obenaus, Andreas (Hg), *Expansion – Interaktion – Akkulturation. Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt, Bd. 15: Seefahrt und die frühe europäische Expansion*, Mandelbaum Verlag, Wien 2009, S. 123-152.
- Marboe, Alexander, *Zur Einführung: Schiffsbau und Nautik im vornezeitlichen Europa*, In: Marboe, Alexander/Obenaus, Andreas (Hg), *Expansion – Interaktion – Akkulturation. Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt, Bd. 15: Seefahrt und die frühe europäische Expansion*, Mandelbaum Verlag, Wien 2009, S. 11-36.
- Marx, Jenifer, *Pirates and Privateers of the Caribbean*, Krieger, Malabar (Florida) 1992.
- Moreno Alonso, Manuel, *Las Cortes de Cádiz (Colección Andalucía 2000)*, Sarriá, Málaga 2001.
- Morineau, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: le retour des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, Cambridge University Press, London 1985.
- Ruiz Nieto-Guerrero, Maria del Pilar *Historia urbana de Cádiz: génesis y formación de una ciudad moderna*, Caja de ahorros San Fernando, Cádiz 1999.
- Nolte, Hans-Heinrich, *Der Atlantik, Jugendzimmer des Weltsystems*, In: Schmieder, Ulrike/Nolte, Hans-Heinrich (Hg), *Atlantik. Sozial- und Kulturgeschichte in der Neuzeit*, Edition Weltregionen, Promedia Verlag, Wien 2010, S. 13-28.
- Obenaus, Andreas, *Genuesen, Katalanen, Portugiesen. Die Anfänge der europäischen Atlantikexpansion*, In: Marboe, Alexander/Obenaus, Andreas (Hg), *Expansion – Interaktion – Akkulturation. Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt, Bd. 15: Seefahrt und die frühe europäische Expansion, Expansion – Interaktion – Akkulturation, Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt (Band 15)*, Mandelbaum Verlag, Wien 2009, S. 93-122.
- O'Flanagan, Patrick, *Port Cities of Atlantic Iberia, 1500-1900*, Ashgate, Aldershot 2008.
- Oliva Melgar, José María, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la Economía andaluza – La oportunidad que nunca existió*, Ed. Universidad de Huelva, Huelva 2004.

- Osterhammel, Jürgen/Petersson, Niels (Hg), *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, Beck Verlag, München 2003.
- Otte, Enrique, *Von Bankiers und Kaufleuten, Räten, Reedern und Piraten, Hintermännern und Stroh Männern: Aufsätze zur atlantischen Expansion Spaniens*, hrsg. v. Günter Vollmer und Horst Pietschmann (*Studien zur Modernen Geschichte*, Bd. 58), Steiner Verlag, Stuttgart 2004.
- Phillips Jr., William, *The Old World Background of Slavery in the Americas*, In: Solow, Barbara (Hg), *Slavery and the Atlantic System*, Cambridge University Press, New York 1991, S. 43-61.
- Pieper, Renate, *Die Anfänge der europäischen Partizipation am weltweiten Handel*, In: Edelmayr, Friedrich/Landsteiner, Erich/Pieper, Renate (Hg), *Querschnitte 5: Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess*, Verlag für Geschichte und Politik, Wien 2001, S. 33-53.
- Pieper, Renate, *Die Vermittlung einer Neuen Welt. Amerika im Nachrichtennetz des Habsburgischen Imperiums (1493-1598)*, von Zabern Verlag, Mainz 2000.
- Pieper, Renate, *Die spanischen Kronfinanzen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts (1735-1788): ökonomische und soziale Auswirkungen*, Steiner Verlag, Stuttgart 1988.
- Ramírez Rueda, Pedro, *Negocio y intercambio cultural: El comercio de libros con América en la Carrera de Indias (siglo XVII)*, Universidad de Sevilla, 2005.
- Rehbein, Boike/Schwengel, Hermann, *Theorien der Globalisierung*, UVK, Konstanz 2008.
- Rönnefarth, Helmuth, *Konferenzen und Verträge, Bd. II: 1493-1952, ein Handbuch geschichtlich bedeutsamer Zusammenkünfte, Vereinbarungen, Manifeste und Memoranden*, Ploetz, Bielefeld 1953.
- Ruiz Rivera, Julián Bautista, *El Consulado de Cádiz: matricula de comerciantes, 1730-1823*, Diputación Provincial de Cádiz, 1988.
- Sánchez Mantero, Rafael, *Historia breve de Andalucía*, Silex, Madrid 2001.
- Schnurmann, Claudia, *Europa trifft Amerika. Zwei alte Welten bilden eine neue atlantische Welt (Atlantic Cultural Studies, Bd. 7), 1492-1783*, LIT Verlag, Berlin 2009.
- Stearns, Peter, *Globalization in World History. Themes in world History*, Routledge, London 2010.
- Stein, Stanley und Barbara, *Silver, trade and war. Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, John Hopkins University Press, Baltimore 2000.
- Studnicki-Gizbert, Daviken, *A Nation upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, Oxford University Press, Oxford 2007.

Tremml, Birgit, *Frühneuzeitliche Schifffahrt zwischen den Philippinen und Japan*, In: Marboe, Alexander/Obenaus, Andreas (Hg), *Expansion – Interaktion – Akkulturation. Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt*, Bd. 15: *Seefahrt und die frühe europäische Expansion*, Mandelbaum Verlag, Wien 2009, S. 179-208.

Vila Vilar, Enriqueta, *Das spanische Handelsmonopol und seine inneren Widersprüche*, In: Bernecker, Walther [e.a.], *Handbuch der Geschichte Lateinamerikas*, Bd. I, Klett-Cotta Verlag, Stuttgart 1992, S. 692-719.

Walter, Rolf, *Geschichte der Weltwirtschaft, eine Einführung*, Böhlau Verlag, Köln/Wien 2006.

Wendt, Reinhard, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung, Europa und die Welt seit 1500*, Schöningh, Paderborn 2007.

Wolff, Jacques, *Histoire économique de l'Europe (1000-2000)*, Economica, Paris 1995.

Digitalisierte Ausgaben, Internetquellen und konsultierte Internetseiten

<http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/los-buques-la-carga-y-los-registros/> (24.11.2011).

<http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/la-lenta-agonia-del-siglo-xvii/> (24.11.2011).

<http://bicentariocadiz1812.es/> (05.03.2012)

<http://www.cadiz2012.es/> (03.03.2012).

Der atlantische Sklavenhandel, online unter:
<http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces> (17.01.2012)

Barea Azcón, Patricia, *Pintura guadalupana en Cádiz*, In: *Anales del Museo de América* (N°16), 2008, S.173-188, online unter:
<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3045476> (22.02.2012).

Baron de Bourgoing, Jean François, *Nouveau Voyage en Espagne ou Tableau de l'état actuel de cette monarchie* (Bd. III), Regnault, Paris 1789, online unter:
<http://books.google.lu/books?id=jX7nE5ZFgQsC&pg=PA389&dq=voyage+%2B+cadix&hl=fr&sa=X&ei=CGbzTqqxJ4KP8gO7pNnRAQ&ved=0CGMQ6AEwBjgK#v=onepage&q=voyage%20%2B%20cadix&f=false> (19.02.2012).

Iglesias Rodríguez, Juan José, *Ilustración y Sociedades Económicas en la provincia de Cádiz*, In: *Studia historica. Historia Moderna* (N°28), 2006, S. 337-357, online unter:
<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2235717> (25.02.2012).

Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos, online unter: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0027852.pdf> (27.01.2012).

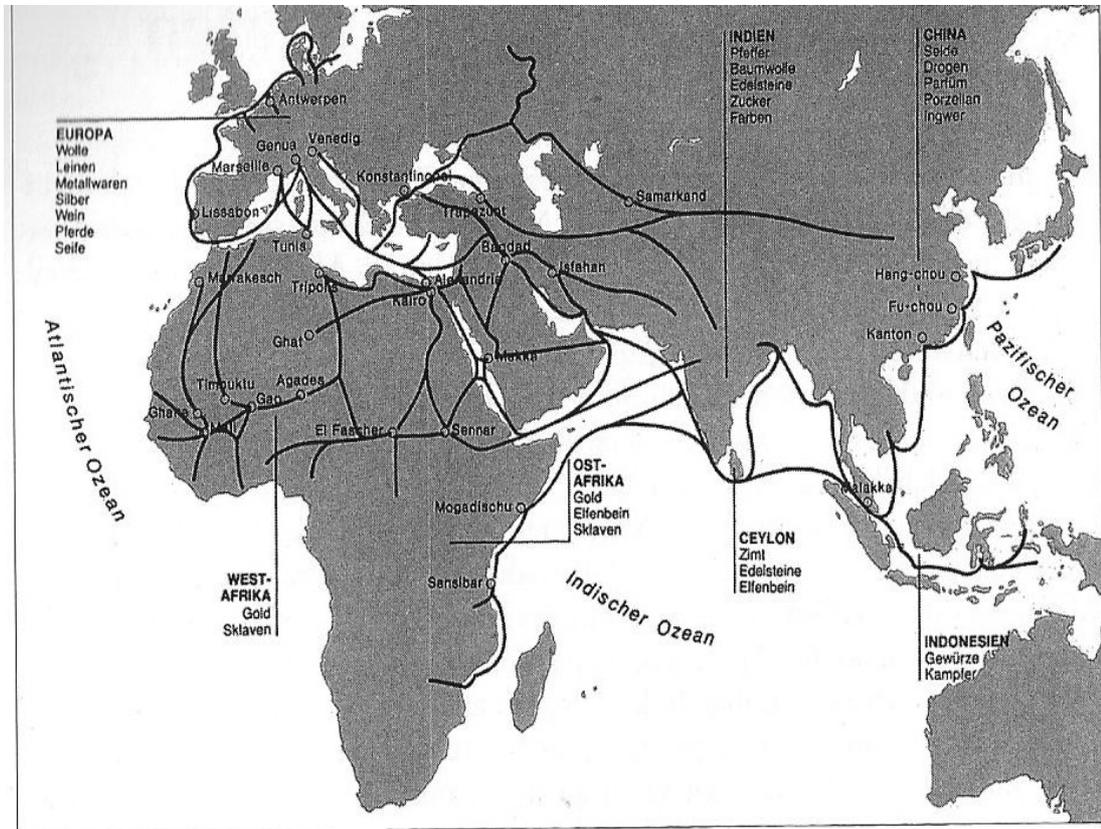
Der Pyrenäenfrieden vom 07. November 1659, online unter: <http://mjp.univ-perp.fr/traites/1659pyrenees.htm> (14.12.2011).

Stella, Alessandro, *Amours et désamours à Cadix aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse 2008, online unter: http://books.google.lu/books?id=zQdīT_tlHrYC&printsec=frontcover&dq=Stella,+Amours+et+d%C3%A9samours+%C3%A0+C%C3%A1dix+aux+XVIIe+et+XVIIIe+si%C3%A8cles&hl=fr&sa=X&ei=nJVxT5OVJs6a0QWmz5XhDw&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q=Stella%20Amours%20et%20d%C3%A9samours%20%C3%A0%20C%C3%A1dix%20aux%20XVIIe%20et%20XVIIIe%20si%C3%A8cles&f=false (17.02.2012).

Twiss, Richard, *Voyages en Portugal et en Espagne fait en 1772 et 1773. Par Richard Twiss gentilhomme anglois membre de la société royale. Traduit de l'Anglois*, Société typographique, Bern 1776, online unter: http://books.google.lu/books?id=Af4OAAAAQAAJ&pg=PA323&dq=voyage+%2B+cadix&hl=fr&ei=mWLzTvXKApSU8gOTmKC_AQ&sa=X&oi=book_result&ct=bookthumbnail&resnum=7&ved=0CGAQ6wEwBg#v=onepage&q=voyage%20%2B%20cadix&f=false (24.02.2012).

Anhänge

Anhang N°1 – Handelswege der Alten Welt



Wendt, *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*, S. 22.

Anhang N°2 – Edelmetallimporte über die *Carrera de Indias*

pro Dekade	Millionen pesos (à 272 mrs.)	pro Dekade	Millionen pesos
1500-1510	2	1631-1640	92,2
1511-1520	3,6	1641-1650	69,6
1521-1530	1,9	1651-1660	71,5
1531-1540	9,2	1661-1670	156,9
1541-1550	17,3	1671-1680	140,8
1551-1560	29,6	1681-1690	142,5
1561-1570	41,9	1691-1700	135,8
1571-1580	48,2	1721-1730	102,1
1581-1590	88	1731-1740	79,4
1591-1600	115,2	1741-1750	117,3
1601-1610	92,3	1751-1760	163,2
1611-1620	92,9	1761-1770	156,5
1621-1630	98,6	1771-1778	160,8

Krupp, *Der Weg des Silbers von Potosí nach Cádiz*, S. 38.

pro Halbdekade	Millionen pesos (à 272 mrs.)	pro Halbdekade	Millionen pesos
1561-1565	23,4	1611-1615	44,5
1566-1570	41,9	1616-1620	49,8
1571-1575	21,2	1621-1625	44,7
1576-1580	28,5	1626-1630	41,3
1581-1585	48,6	1631-1635	28,3
1586-1590	39,4	1636-1640	27
1591-1595	58,2	1641-1645	22,8
1596-1600	57	1646-1650	19,4
1601-1605	40,4	1651-1655	12
1606-1610	52	1656-1660	5,5

Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain*,
In: Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Bd. VI₁, S. 228.

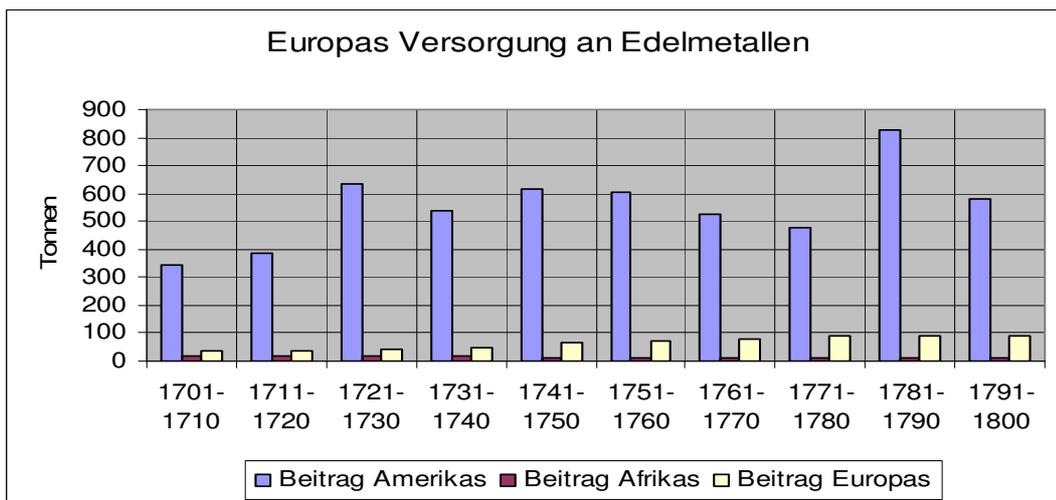
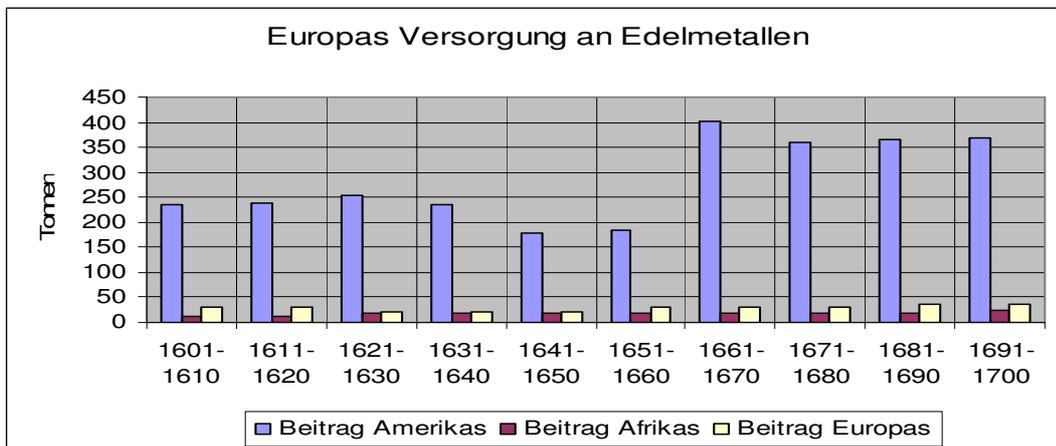
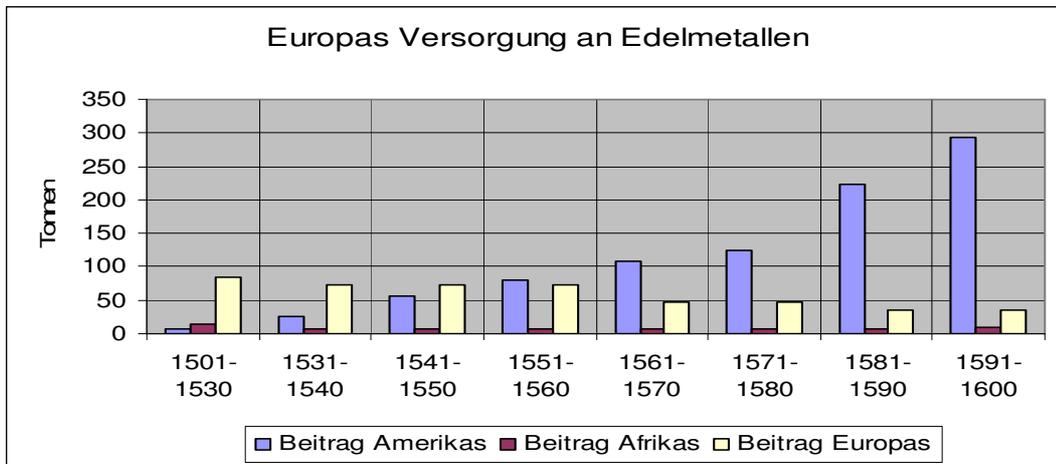
pro Dekade	Millionen pesos (à 272 mrs.)	pro Dekade	Millionen pesos
1581-1590	87,9	1701-1710	119,4
1591-1600	121	1711-1720	90
1601-1610	92,2	1721-1730	116,6
1611-1620	92,9	1731-1740	89,7
1621-1630	101,1	1741-1750	166,2
1631-1640	89,2	1751-1760	163,2
1641-1650	95,8	1761-1770	153,9
1651-1660	80,1	1771-1778	120,3
1661-1670	156,9	1779-1788	183
1671-1680	141	1789-1798	200,4
1681-1690	142,5	1799-1804	119,8
1691-1700	135,8		

Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*:
le retour des trésors américains d'après les gazettes hollandaises, S. 250-417.

Pro Halbdekade	Milionen pesos (à 272 mrs.)	Pro Halbdekade	Millionen pesos
1719-1723	34,4	1752-1756	72,7
1724-1728	25	1757-1761	69,2
1729-1733	38,3	1762-1766	60,4
1734-1738	44,7	1767-1771	76
1739-1746	?	1772-1777	95,2
1747-1751	66,2		

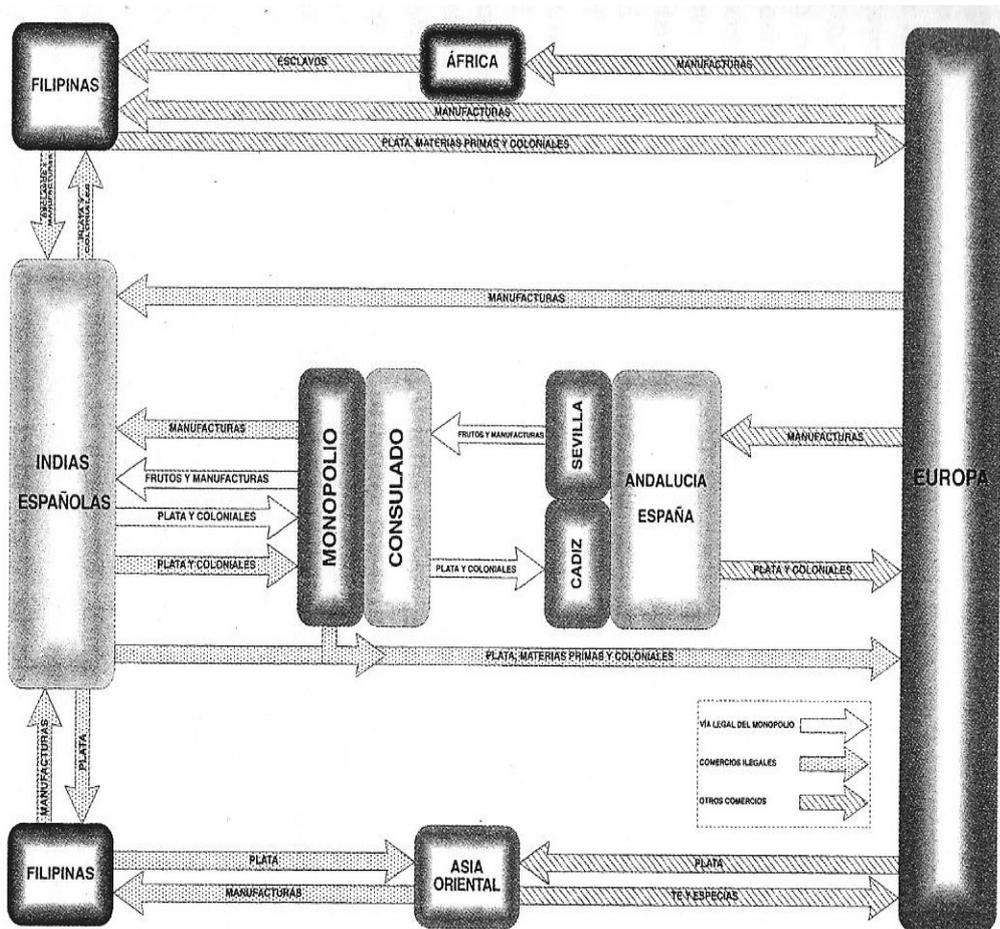
García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Bd. II, S. 250-252.

Anhang N°3 – Durchschnittlicher jährlicher Beitrag zu Europas Silberversorgung



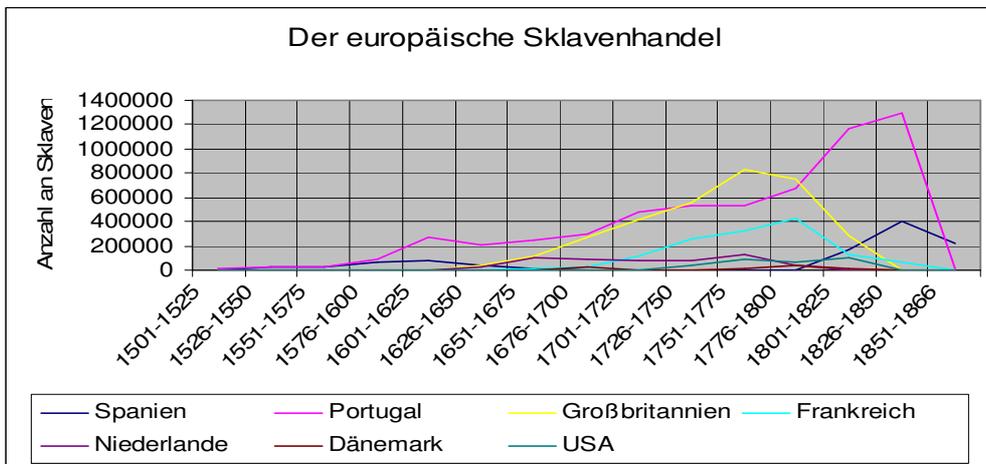
Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, S. 578

Anhang N°4 – Das andalusische Handelsmonopol im 17. Jahrhundert

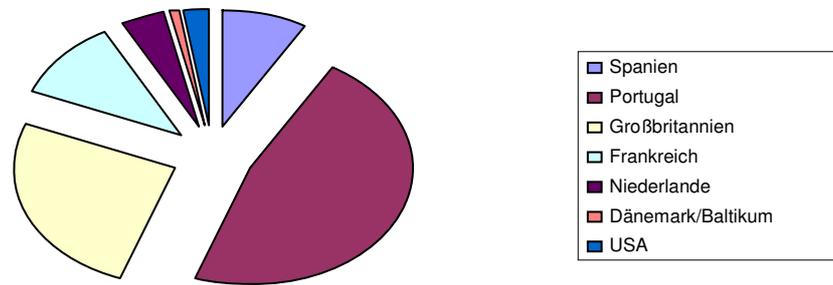


Melgar, *El monopolio de Indias en el siglo XVII*, S. 119.

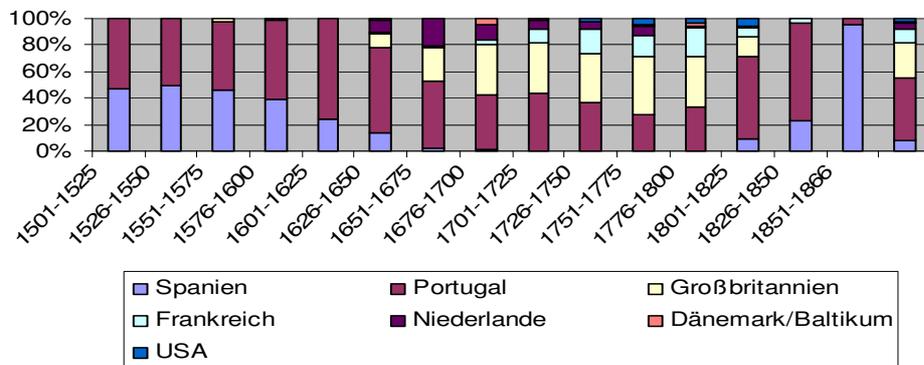
Anhang N°5 – Der atlantische Sklavenhandel



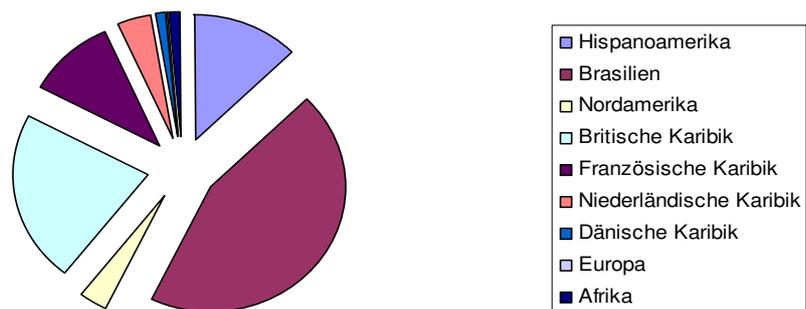
Anteile am atlantischen Sklavenhandel 1501-1866



Entwicklung der Anteile am Sklavenhandel

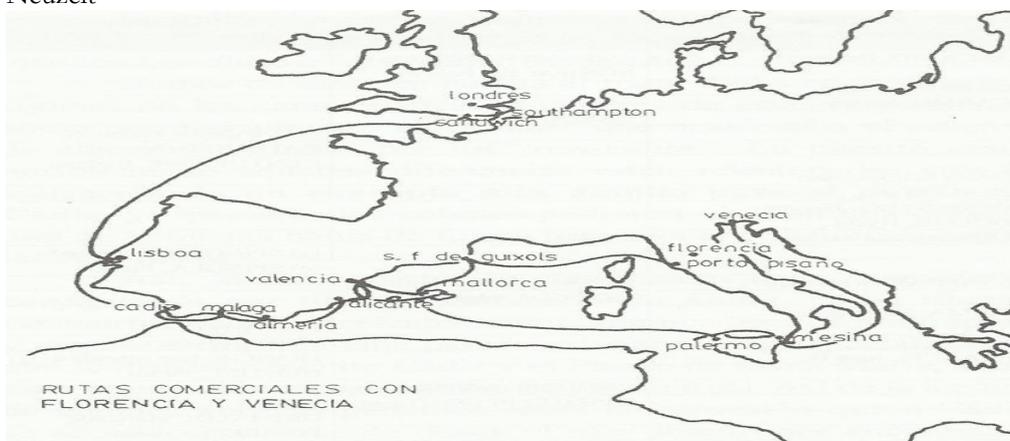


Sklavenlieferungen in die atlantische Welt



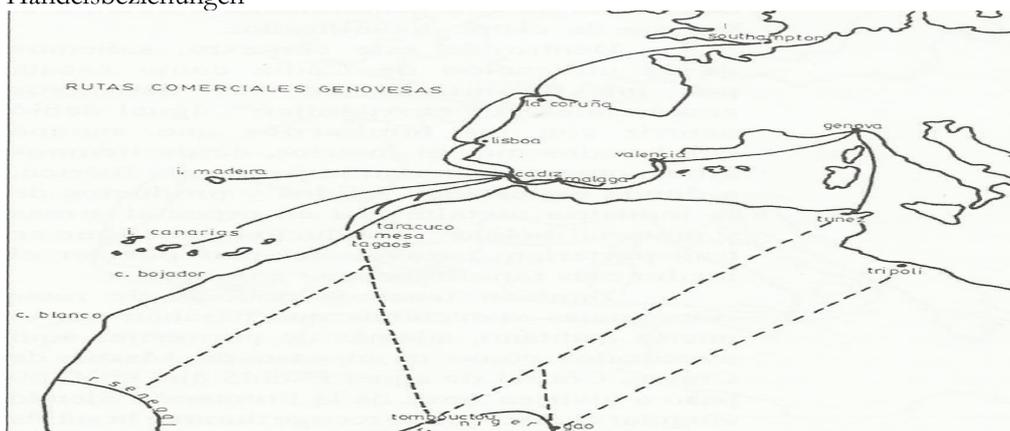
<http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces> (17.01.2012)

Anhang N°6 – Europäische Handelsverbindungen mit Cádiz zu Beginn der frühen Neuzeit



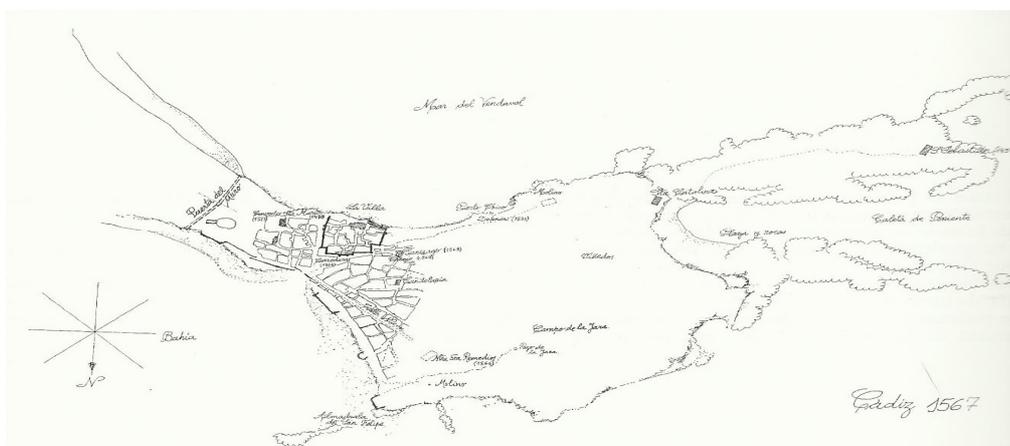
Fierro-Cubiella, *El Cádiz del siglo XV*, S. 41.

Anhang N°7 – Cádiz im Kontext der frühneuzeitlichen genuesischen Handelsbeziehungen



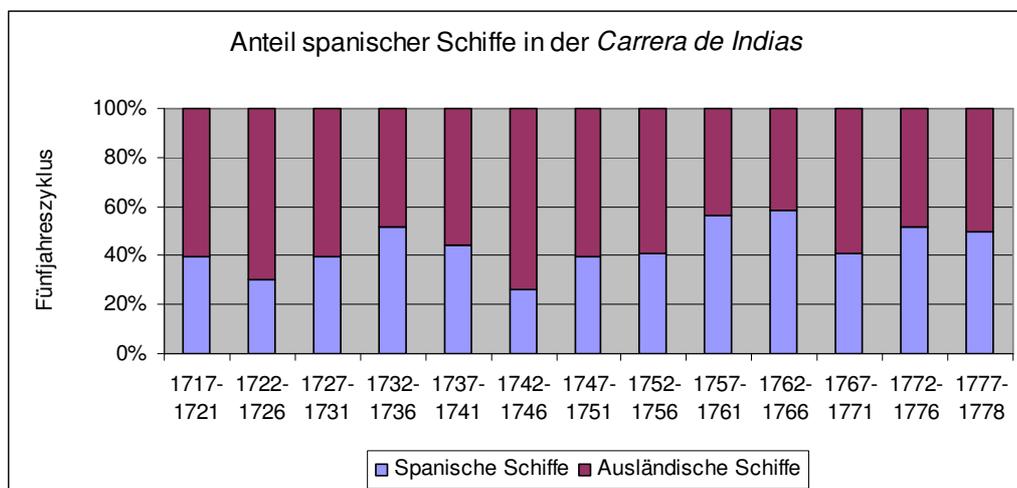
Fierro-Cubiella, *El Cádiz del siglo XV*, S. 39.

Anhang N°8 – Die Urbanisierung von Cádiz, 16. und 17. Jahrhundert.



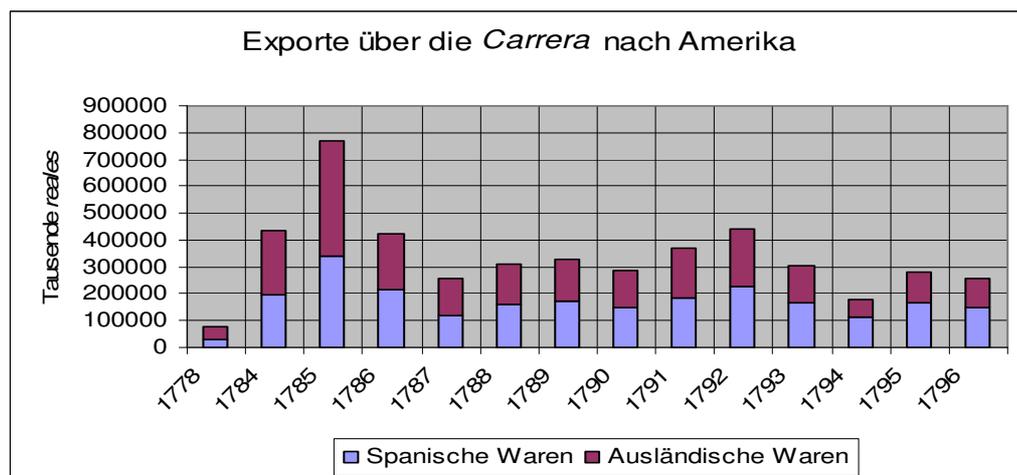
Cádiz im Jahr 1567, Nieto-Guerrero, *Historia urbana de Cádiz*, S. 248.

Anhang N°9 – Herkunft der Carreraschiffe unter dem gaditanischen Monopol



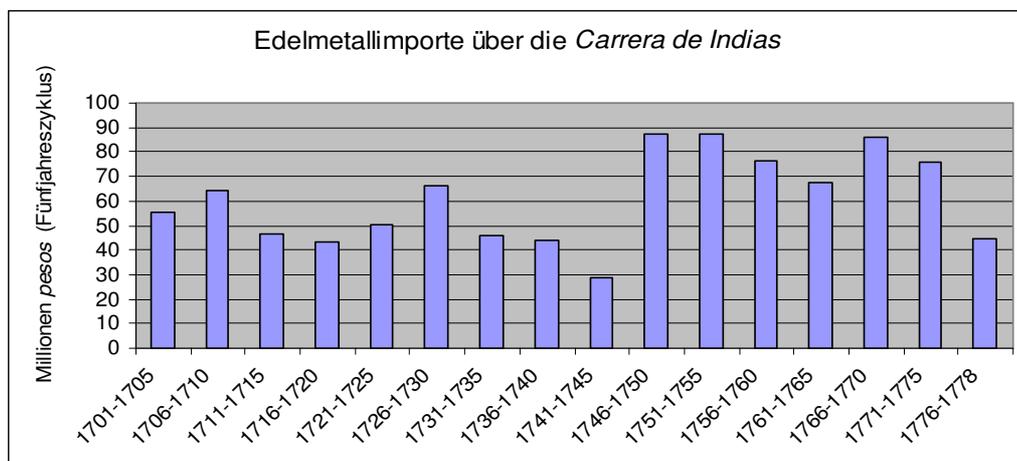
García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, Bd. II, S. 47-49.

Anhang N°10 – Anteil spanischer Produkte an den Carreraexporten, 1778-1796



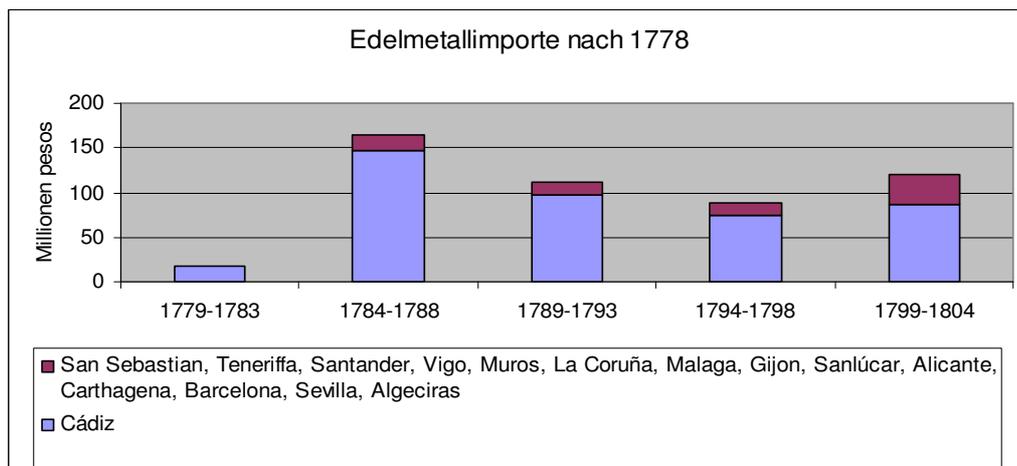
García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias*, S. 179.

Anhang N°11 – Entwicklung der Edelmetallimporte im 18. Jahrhundert



Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, S. 317, 368, 391, 417.

Anhang N°12 – Vormachtstellung von Cádiz nach 1778



Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, S. 430.

Abstract

Mit der Entdeckung und Eroberung Amerikas wurde unter den Impulsen der Kastilier eine atlantische Welt geboren. Die *Carrera de Indias* stand nunmehr gut drei Jahrhunderte lang für die praktische Vernetzung zwischen Europa und den amerikanischen Kolonien, sie kann als Fundament des spanischen Atlantiks angesehen werden. Über die Schiffe der *Carrera* wanderten nicht nur Güter, Menschen und Nachrichten über die Weltmeere, auch Edelmetalle erreichten nun die alte Welt in noch nie gekannten Mengen. Das amerikanische Silber befeuerte dabei den Siegeszug frühkapitalistischer Unternehmensformen in Europa und bildete die Grundlage des ersten Welthandels. In einer wirtschaftshistorischen Perspektive lässt sich deshalb behaupten, dass die Welt in der frühen Neuzeit einen ersten wahrhaften Globalisierungsschub erlebte. In diesem Kontext befand sich der südandalusische Hafenkomples um Sevilla und Cádiz in einer privilegierten Stellung. Aufgrund des Handelsmonopols in den Beziehungen zu Hispanoamerika stiegen diese Hafenstädte zum Kern der frühen atlantischen Welt auf. Es war dort, wo im eigentlichen Sinn die Vernetzung des Atlantiks betrieben wurde und die Flotten in regelmäßigen Abständen die Kolonien mit der Metropole verbanden. Die Lokalgeschichte von Cádiz versteht sich jedenfalls nur in einem globalen oder zumindest atlantischen Kontext.

Abstract

Under the Castilian discovery and the following conquest of the Americas, an Atlantic World had started to take shape. For the three centuries to come, Europe and Spanish America would be connected by the *Carrera de Indias*, the foundation of the Spanish Atlantic. The ships of the *Carrera* transported goods, people and news over the oceans, but above all, they imported unimaginable quantities of bullion into Europe. Whilst American silver surely boosted early modern capitalist entrepreneurship in Europe, it also constituted the basis of the first world trade. This is why it may be claimed that the first true phase of globalisation had been witnessed in the early modern era. In that context, the Andalusian port cities situated between Seville and Cadiz could not have enjoyed a more privileged situation. By possessing the trade monopoly with the American colonies, these cities formed the true core of the Atlantic world. It was within their citywalls that the actual Atlantic networking was pushed ahead; there, the fleets regularly assured the linkage of the Spanish Empire. The local history of Cádiz can in fact only be apprehended by adopting a global or at least an Atlantic perspective.

Lebenslauf

Persönliche Daten

Name: Charles Kirsch

Geburtsdatum: 14.04.1984

Staatsbürgerschaft: Luxemburg

Akademische und schulische Laufbahn

- | | |
|------------|---|
| 2010-2011 | Diplomlehrgang, Diplomatische Akademie Wien. |
| 2008-heute | Masterstudium Globalgeschichte und <i>global studies</i> , Universität Wien. |
| 2005-2008 | Bachelor <i>Cultures Européennes</i> , Universität Luxemburg (Auslandssemester, Universität Innsbruck). |
| 2003-2004 | Geschichtsstudium, Centre Universitaire de Luxembourg. |
| 1996-2003 | Abitur, <i>Lycée de garçons de Luxembourg</i> , Luxemburg. |

Berufliche Laufbahn

- | | |
|-----------|--|
| 2008 | Einmonatiges Praktikum, Außenministerium, Luxemburg. |
| 2004-2005 | Lehrtätigkeit, Grundschule, Luxemburg. |
| 2000-2009 | Sommerjob, FGIL, Luxemburg. |

Eidesstaatliche Erklärung

Ich versichere,

1. dass ich die Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe.
2. dass ich diese Masterarbeit bisher weder im Inland noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

.....
Datum

.....
Unterschrift