

Handelsmonopol und Schmuggel

Handelsmonopol und Schmuggel

Einleitung

Im Verlauf der Frühen Neuzeit entstand mit dem Ausgreifen der Iberischen Staaten über die Grenzen Europas hinaus keine atlantische Zivilisation, sondern ein Neben- und Miteinander von Gesellschaften, die ohne den gegenseitigen Kontakt fundamental andersartige Entwicklungen genommen hätten. Der Atlantik stellt zu diesem Zeitpunkt einen Systemrahmen transkultureller Beziehungen dar, welcher innerhalb der aktuellen globalgeschichtlichen Methodenansätze in das Forschungsfeld der Verflechtungsgeschichte (*entangled history*, *histoire croisée*) eingeordnet werden kann.⁵⁵ Die Konturen dieser Atlantischen Welt können in diesem Konzept der transkulturellen Beziehungsgeschichte durch vergleichende transnationale Studien und Systemanalysen, insbesondere durch die Erforschung von Netzwerken nachgezeichnet werden. Vor allem die interaktiven, polyzentrischen Netzwerke von Kaufleuten, die über nationale Grenzen hinaus agierten, lebten von den Wechselbeziehungen und dem Überschreiten der Imperien.

Es gibt kaum ein geeigneteres Objekt als den Schmuggel, um das Neben- und Miteinander auf beiden Seiten des Atlantiks zu verdeutlichen. Die illegalen Handelspraktiken und -verbindungen von Kaufleuten ziehen sich wie ein roter Faden durch die gesamte Geschichte des Atlantiks, indem konstant die nationalstaatlichen Ordnungskonzepte für die überseeischen Besitzungen unterlaufen werden. Imperiale Verwaltungsapparate, die der monopolistischen und merkantilistischen Wirtschaftspolitik der europäischen Kolonialmächte dienten und auf Idealvorstellungen abgeschotteter staatlicher Entitäten basierten, wurden ad absurdum geführt. Das Überwinden der Isolation durch die Illegalität war der Alltag, in den sich die staatlichen Institutionen durch Resignation oder Kooperation (also aus staatlicher Sicht Korruption) einfügten. Die tagtägliche informelle Praxis bestimmte die wahren Muster des Austausches von Arbeitskraft (Sklaven und

55 Sidney W. Mintz: *Sweetness and power: the place of sugar in modern history*, Harmondsworth [u.a.] 1986; Conrad, Sebastian und Shalini Randeria (Hg.): *Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*, Frankfurt/M. 2002; Werner, Michael und Bénédicte Zimmermann: *Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen*. In: *Geschichte und Gesellschaft* Bd. 28, 2002, S. 607-636.

Migranten), Handelswaren und Ideen. Nirgends war imperiales Government tatsächlich absolut, die politische Macht wurde ständig kompromittiert, negoziert und modifiziert. Der illegale Handel war nicht einfach ein Delikt, sondern Ausdruck einer permanenten Spannung zwischen Peripherie und Metropole.

Schmuggel in Hispanoamerika

Mit der Entmachtung der Konquistadoren und den stetig wachsenden Edelmetallströmen aus Zacatecas, Guanajuato und Potosí hatte Spanien während der Regierungszeit Philipps II. scheinbar seinen Machthöhepunkt erreicht. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde das Land zur Schutzmacht des tridentinischen Katholizismus. Außenpolitisch gelang Philipp ein wichtiger Erfolg mit der Annexion Portugals. Gleichzeitig wurden England, Frankreich und die Niederlande zu mächtigen Konkurrenten Spaniens im Kampf um die Hegemonie in Europa und Übersee. Den Entdeckungsfahrten der Iberischen Nationen und der Konstituierung ihrer außereuropäischen Herrschaftsgebiete im Verlauf des 16. Jahrhunderts folgten im 17. Jahrhundert die Infragestellung und Herausforderung der portugiesischen und spanischen Herrschaftsansprüche.

Während der Personalunion mit Portugal (1580-1640) entwickelte sich ein reger Handelsaustausch mit afrikanischen Sklaven, europäischen Fertigwaren und amerikanischen Rohstoffen. In der Praxis regelten nicht Gesetze, sondern die Nachfrage das Handelsaufkommen. Schmuggel zu verhindern, war der Krone aufgrund der Entfernungen und der Begrenztheit von Kontrollmechanismen unmöglich. Schauplätze des Schmuggels waren vor allem Hafenstädte und deren nähere Umgebung. Wie die heutigen *global cities* waren ihre frühneuzeitlichen Vorläufer der atlantischen und pazifischen Handelswelt ebenso „Austragungsorte wie Akteure der Globalisierung“.⁵⁶ Diese Häfen waren nicht nur Knotenpunkte für Verkehr, Kommunikation und Handel, sondern auch Drehscheiben des illegalen Warenaustauschs. Gerade die Internationalität des Schmuggels machte diese Häfen zu Schnittstellen zwischen den Imperien.

56 „An der veränderten Stellung von Städten zeigen sich umfassende Verschiebungen, die mit der Globalisierung von Finanz- und Handels-, Informations- und Migrationsströmen einhergehen. Städte sind in dieser Perspektive ebenso Austragungsorte wie Akteure der Globalisierung: Sie sehen sich einer weltweiten Standortkonkurrenz und einem verstärkten Wettbewerb mit anderen Städten ausgesetzt, zugleich verändert sich ihr Einfluss mit dem Bedeutungsverlust des Nationalstaates und im Zuge einer grundlegenden Rekonfiguration sozialer Räume.“ Das Globale lokal: Historische Perspektiven auf das Verhältnis von Stadt und Globalisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts: <http://h-net.msu.edu/cgi-bin/logbrowse.pl?trx=vx&list=H-Soz-u-Kult&month=1210&week=b&msg=wUpDdA%2B%2Bim5B%2Bv87iLkBkw&user=&pw=>. Zugriff 15.11.2012.

Am 1. Dezember des Jahres 1638 unterrichtete der Verwaltungsbeamte Don Juan de Alarcón den *Consejo de Indias* (Indienrat) über schwere Fälle von Korruption und illegalem Handel in der Hafenstadt Cartagena de Indias in Neu-Granada. Alarcón stützte sich dabei auf ein Prozessverfahren wegen Amtsmissbrauch gegen den Kastellan der Streitkräfte von Cartagena. Der in Schmuggelgeschäfte verwickelte Kastellan der Stadt hatte zu seiner Entlastung Berichte der Inquisition vorgelegt, aus denen hervorging, dass sein Vergehen keinen Einzelfall darstellte. Es handelte sich dabei um Untersuchungen des Tribunals in Cartagena, das im Hafen der Stadt Kontrollen auf den dort ein- und auslaufenden Schiffen durchführte, um nach „illegalen Passagieren und verbotenen Dingen oder Büchern“ zu suchen. Es sei laut den Inquisitionsuntersuchungen übliche Praxis, dass hochrangige Besatzungsmitglieder von Sklavenschiffen aus Westafrika ihre ebenso hochrangigen Verwaltungskollegen in Cartagena bestechen würden, um geschmuggelte Sklaven an Land bringen zu können.

Zwischen 1628 und 1635 hatten Inquisitionsbeamte regelmäßig auf Sklavenschiffen aus Angola und Guinea Stichproben durchgeführt. Die Beamten berichteten, dass die Kapitäne der Schiffe mit den Zollbeamten oder sogar direkt mit dem Gouverneur von Cartagena Vereinbarungen trafen, wonach gegen Zahlung einer miteinander ausgehandelten Summe unregistrierte Sklaven heimlich eingeführt würden. Im Anschluss an diese Absprache würden die Schiffe den Hafen anlaufen, und die Zollbeamten dann nur die registrierten 100 bis 150 Sklaven kontrollieren. Es würden allenfalls noch einige wenige Sklaven als unregistriert gemeldet, um von den noch unter Deck versteckten Sklaven abzulenken. In den Zwischendecks würden sich zwischen 400 und 500 Afrikaner befinden, so dass die Inquisitionsbeamten mitunter nicht dorthin gelangt hätten können.⁵⁷

57 „Nun scheint es diesen Untersuchungen nach, die von den Inquisitionsbeamten 1628 und dann 1631, 1632, 1633, 1634 und 1635 auf insgesamt achtzehn Sklavenschiffen aus Angola und anderen Gegenden durchgeführt worden sind, dass es gang und gäbe und allgemein bekannt ist, dass der Kapitän, der Schiffs- oder Waffenmeister des Schiffes vor der Ankunft in besagtem Hafen in einer Entfernung von drei oder vier Meilen [1 Legua = 5,57 km] an Land gehen, um die glatte Einfuhr der nicht registrierten Sklaven an Board mit dem Gouverneur oder seinem Stellvertreter, mit den Königlichen oder anderen zuständigen Beamten auszuhandeln. Die glatte Einfuhr besteht dabei darin, dass eine Summe in Pesos für diejenigen Sklaven vereinbart wird, die nicht als unregistriert gemeldet werden. Nach dieser Absprache laufen die Schiffe dann den Hafen an, und die mit der Kontrolle betrauten Beamten, dieselben, mit denen vorher die Einfuhr ausgehandelt wurde, lassen dann nur die registrierten Sklaven an Deck holen. Dies sind normalerweise um die hundert bis hundertfünfzig Sklaven. Dann werden gemeinhin zusätzlich einige Sklaven als unregistriert angegeben, um es echt aussehen zu lassen und damit von den tatsächlich noch unter Deck versteckten Sklaven, die eine Zahl von vier- bis fünfhundert erreichen, abzulenken. Weiterhin geht aus den Aussagen, die die betroffenen Beamten und Zeugen gegenüber der Inquisition machten, und aus deren eigenen Untersuchungen hervor, dass auf einigen der Schiffe die Kontrollgänge der Inquisitionsbeamten nicht durchgeführt werden konnten, da die Zwischendecks derart mit versteckten Sklaven – zusätzlich zu den an

Diese bemerkenswerte Beschreibung Alarcóns, deren Archivierung durch die außergewöhnliche Konstellation miteinander rivalisierender Kolonialbehörden ermöglicht wurde, lassen einzigartige Details über Schmuggelpraktiken zutage treten. Diese Praktiken wurden von allen Beteiligten bis dahin stillschweigend akzeptiert, aber selten publik gemacht. Dies macht den besonderen Wert der Quelle aus. Die folgenden Ausführungen stellen den legalen Rahmen des spanischen Kolonialhandels vor, um anschließend die Realität des Austausches in den überseeischen Häfen als Umschlagplätze eines interkontinentalen und interimperialen Wirtschaftsraumes nachzuzeichnen. Es werden diachronisch für das 17. und 18. Jahrhundert die jeweils wichtigsten hispanoamerikanischen Handelszentren ihrer Zeit – Cartagena de Indias im 17. Jahrhundert, Havanna und Buenos Aires im 18. Jahrhundert – untersucht. Der amerikanische Atlantik kann so vom Karibischen Becken bis zur Spitze Südamerikas dargestellt werden. Die lokalen Akteure wie ausländische und kreolische Kaufleute, Kronbeamte und Inquisitoren standen auf beiden Seiten des Atlantiks in permanenter Interaktion um die Koordinaten Handelsmonopol und Schmuggel.

Das Monopol: Die *Carrera de Indias* und der *Asiento de negros*

Spanien erhob das alleinige Recht auf die wirtschaftliche Ausbeutung seiner überseeischen Kolonien. Ausländer waren grundsätzlich seit dem Vertrag von Tordesillas (1494) zwischen Kastilien, Aragon und Portugal von diesem Monopol ausgeschlossen. Im Jahre 1503 wurde in Sevilla die *Casa de Contratación* gegründet und 1524 in den *Consejo de Indias* (Indienrat) inkorporiert. Die Schaffung dieser Institution zur Verwaltung und staatlichen Überwachung des Überseehandels war Ausdruck des Ausschließlichkeitsanspruchs der kastilischen Krone auf die Ausbeutung ihrer amerikanischen Besitzungen. Doch ebenso schnell begannen auch andere Mächte, ihr Interesse an den Gewinnen aus den spanischen Kolonien, vor allem an den Edelmetallen, anzumelden. 1537 lief erstmals ein Verband von spanischen Handelsschiffen in Begleitung von Kriegsschiffen aus, die im Konvoi die Sicherheit vor Angriffen durch Freibeuter und Kriegsschiffe feindlicher Nationen gewährleisten sollten. Sechs Jahre später wurde durch königliches Dekret erlassen, die alljährliche Überfahrt der Handelsschiffe auf einer vorgeschriebenen Route unter Beteiligung einer Schutzflottille zu organisieren. Die *Carrera de Indias* bezeichnet sowohl die Route als auch das Konvoisystem der spanischen Flotte („Indienflotte“, auch *Flota de Indias*) für

Deck befindlichen – vollgestopft waren und so die Beamten diese Decks nicht betreten konnten.“ Archivo General de Indias (Sevilla, Spanien, im folgenden AGI), Indiferente General 2976. Spanisches Original vgl. Anhang 1.

den Handel mit den amerikanischen Besitzungen. Zur Erhöhung der Sicherheit wurde die Flotte unter Berücksichtigung der Windverhältnisse aufgeteilt: ein Konvoi, die *Flota*, segelte im Mai nach Mexiko (*Nueva España*) und ein zweiter, die *Flota de Galeones*, im August nach Südamerika (*Tierra Firme*). Vom neu-spanischen Pazifikhafen Acapulco wurde zusätzlich die Handelsverbindung zu den Philippinen (*Galeón de Manila*) hergestellt.

Beide Flotten liefen von Sevilla (über Sanlúcar de Barrameda, ab dem 18. Jahrhundert von Cádiz) nach den Kanarischen Inseln aus; von dort segelte die *Flota* über Kuba nach Veracruz, bzw. die *Flota de Galeones* nach Cartagena de Indias, und weiter nach Nombre de Dios (ab 1598 Portobelo), wo der Warenaustausch mit Panama und Peru erfolgte. Die Waren wurden zwischen Atlantik und Pazifik über den mittelamerikanischen Isthmus auf Maultieren und auf dem Wasserweg entlang dem Río Chagres transportiert. Der Rückweg, zu dem sich die beiden Flotten nach dem Winter im Hafen von Havanna trafen, wurde gemeinsam über die Azoren angetreten. Die Unregelmäßigkeit und häufig späte Ankunft der Handelsflotten in Spanien bedeuteten für die Geschäftsleute in Sevilla, dass Kapitalgewinne oft nur mit Verzögerung verzeichnet wurden. Die Kaufleute waren in diesen Fällen oftmals nicht in der Lage, ihre Schulden zu tilgen und Wareneinkäufe für die neue Flotte nach Amerika zu tätigen. Somit wurde der Handel in Sevilla von einer immer kleineren Gruppe übernommen, die über entsprechende Finanzreserven oder Kreditmöglichkeiten sowie Transportmittel und die notwendige Erfahrung verfügten. Ab 1717 löste Cádiz Sevilla ab, und auch hier blieb der Amerikahandel in den Händen weniger Großkaufleute. Mit der sukzessiven Einführung des imperialen Freihandels (1765 für die Karibik, 1778 für das südamerikanische Festland und 1789 für Neu-Spanien) wurde das Flottensystem abgeschafft. Im Jahre 1790 segelte der letzte Schiffsverband nach Amerika.

Das Konvoisystem war insgesamt, wenn nicht erfolgreich, so doch zumindest funktionsfähig, da die europäische Konkurrenz über 200 Jahre das spanische Monopol nicht gänzlich zu brechen vermochte. Bis auf wenige Ausnahmen, wie die Erbeutung der gesamten Flotte 1628 durch den Niederländer Piet Heyn sowie 1656 durch den Engländer Robert Blake, gelangten die Schiffsverbände sicher an ihr Ziel. Das Konvoisystem ermöglichte Spanien die Finanzierung seiner Kriege. Allerdings trugen eine extrem hohe Inflation, der äußerst lebhafte Schmuggel zur Umgehung des königlichen Fünftels (*quinto real*) und schließlich der Abfluss der Edelmetalle von Spanien über Genua, Antwerpen und Amsterdam in das restliche Europa dazu bei, auf lange Sicht die spanische Wirtschaft zu zerstören.⁵⁸

58 Burkholder, Mark und Lyman Johnson: Colonial Latin America, New York 19901. García-Baquero González, Antonio: La Carrera de Indias, Salamanca/1992. E. Schmitt (Hg.): Doku-

Der Sklavenhandel wurde außerhalb der *Carrera* organisiert und als staatlicher Monopolvertrag (*asiento de negros*) vergeben. Die spanischen Habsburger waren sich nicht nur der Bedeutung der afrikanischen Sklaven für die Aufrechterhaltung des gesamten Wirtschaftslebens der überseeischen Kolonien bewusst. Darüber hinaus erkannten sie auch den Wert der Arbeitskräfte als ertragreiche Ware, deren Verkauf der Staatskasse Einkünfte sichern konnte. Gemäß dem Monopolprinzip des Kolonialhandels galt es, auch den Export von Sklaven unter staatlicher Kontrolle zu halten. Nachdem noch zu Beginn des 16. Jahrhunderts der Sklaventransport als freier Handel organisiert war, ging man seit 1518 mit dem zahlenmäßigen Anstieg der verschleppten Afrikaner dazu über, die Versorgung des neuen Kontinentes auf der Grundlage von königlichen Lizenzen zu betreiben. So hoffte die Krone, das Sklavengeschäft durch die gezielte Vergabe von Sondergenehmigungen an einzelne Händler in Afrika einerseits überblicken zu können und andererseits finanziellen Profit daraus zu schlagen. 1595 führte die Krone schließlich das *asiento*-System ein.

In einem *asiento*-Vertrag wurde das Monopol für den Transport und Verkauf von afrikanischen Arbeitskräften über einen begrenzten Zeitraum an Einzelunternehmer und Handelsgesellschaften verliehen. Die Organisation des Sklavenhandels war eine äußerst kostspielige Angelegenheit. Der zu erwartende Gewinn war stets durch verschiedene Unsicherheitsfaktoren wie Piraterie, Epidemien an Bord der Schiffe und Unwetter während der Überfahrt bedroht. Zu diesem geschäftlichen Risiko gesellte sich die Notwendigkeit eines erheblichen Stammkapitals, von dem noch vor Abschluss des Geschäftes Steuern, Versicherungen, Angestellte und Abgaben an den spanischen König bezahlt werden mussten.

Die *asiento*-Partner wurden zur Verschiffung einer festgesetzten Anzahl von Sklaven nach Amerika verpflichtet. Zusätzlich wurden bald Sonderlizenzen vergeben, um die Verluste der hohen Mortalität während des Transportes auszugleichen. Die *asentistas* hatten eine alljährliche Zahlung an die Krone zu entrichten und eine Bürgschaft zu hinterlegen. Regelmäßig mussten sie einen Rechenschaftsbericht vor der eigens eingerichteten Ratsbehörde, dem *Consejo de Negros*, abliefern, welcher sich aus Mitgliedern des *Consejo de Indias* und des *Consejo de Hacienda* zusammensetzte. Dafür wurde dem *asentista* das Recht auf den Transport auf Schiffen außerhalb des Konvois, den *navíos sueltos*, gegeben.

Die Organisation des Transportes wurde durch die Erlaubnis für die *navíos sueltos* und die Zusammenstellung der Besatzungen erleichtert, da die *asentistas* von vornherein über Beziehungen zu den Besitzern und Befehlshabern der Schiffe sowie zu den Exporteuren verfügten, die selbst wiederum Kontakte nach Lissabon, Sevilla und Afrika unterhielten. Bei den *factores* in Amerika handelte es

mente zur Geschichte der Europäischen Expansion, Bd. 4 Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988.

sich meist um Kaufleute, die bereits als Handelspartner in amerikanischen Häfen fungierten und nun dem *asentista* empfohlen wurden. Die *factores* agierten nicht nur als Inspektoren, die die Geschäfte ihrer Auftraggeber zu überwachen hatten, sondern sie waren vielmehr die eigentlichen Träger des gesamten Systems zur Verteilung der Sklaven.

Die enorme Nachfrage nach neuen Arbeitskräften in den spanischen Kolonien für die Ausbeutung des neuen Kontinents stand im Mittelpunkt der Überlegungen der spanischen Monarchen. Die drastische Abnahme der indianischen Bevölkerung in Hispanoamerika hatte am Ende des 16. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreicht und bedrohte vor allem die Landwirtschaft und den Abbau von Edelmetallen. Die vornehmlich in Agrarbetrieben beschäftigten Indios konnten auch nicht willkürlich für andere Wirtschaftsbereiche abgezogen werden. Die Abnahme der Zahl indigener Arbeitskräfte konnte von Spaniern, die in den Bergwerken arbeiteten, nicht ausgeglichen werden. Ihre Anzahl war verschwindend gering, da die Arbeit in den Bergwerken als eine für den weißen Eroberer zu niedrige Beschäftigung empfunden wurde. So wurde der afrikanische Sklave in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts zum unersetzlichen Minenarbeiter und Transporteur auf den Landstraßen und Wasserwegen, zum Hausbediensteten in den Städten und vor allem zur Arbeitskraft auf den Feldern und Plantagen.

Mit der Einführung des *asiento*-Systems verlief der legale Transport der Sklaven fast ausschließlich über die Karibik. Sitz der ernannten *factores* waren die amerikanischen Häfen Cartagena de Indias und Veracruz sowie seit dem 18. Jahrhundert auch Havanna, Panama, Portobelo, Caracas und Buenos Aires. Somit verfügten die *asentistas* an allen Knotenpunkten des transatlantischen Handelssystems über Verbindungsleute und Geschäftspartner.

Die Häfen: Cartagena de Indias

Cartagena de Indias war die Hauptstadt der gleichnamigen *provincia menor* und *gobernación* im Vizekönigreich Neu-Granada (*Nuevo Reino de Granada*) mit Sitz eines Gouverneurs und Generalkapitäns, einer Münzstätte, einer Zollbehörde sowie eines Tribunals der Inquisition. Die Stadt war bis zum Ende des 17. Jahrhunderts der wichtigste Hafen Südamerikas. Während der gesamten Kolonialzeit war Cartagena de Indias strategischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt Neu-Granadas aufgrund der ungewöhnlich günstigen Lage ihres idealen Naturhafens.

Die Hafenstadt bot außerdem alljährlich der spanischen Handelsflotte Schutz, bildete als Versorger des Binnenmarktes neben der Hauptstadt Santa Fe de Bogotá das Kernstück des Wirtschaftslebens von Neu-Granada und flankierte als

Militärstützpunkt den Isthmus von Panama. Cartagena de Indias übernahm als obligatorische Anlaufstelle der spanischen Handelsflotte auf der *Carrera de Indias* die Funktion eines Stützpunktes innerhalb des atlantischen Flottensystems. Auf der interkontinentalen Handelsroute war der Hafen Zwischenstation zum mittelamerikanischen Isthmus. Der Austausch der Waren aus Spanien, Puer tobelo, Panama und Peru sollte dem von der spanischen Krone verordneten Exklusivitätsprinzip des Amerika-Handels entsprechend ausschließlich über Cartagena abgewickelt werden. Auch auf dem Rückweg schlug die *Flota de Galeones de Tierra Firme* die Route vom Golf von Darién nach Kuba über Cartagena ein, da sich aufgrund der gefährlichen Windverhältnisse die direkte Strecke nicht empfahl. Ebenso wichtig war die Bedeutung von Cartagena de Indias für die Versorgung des gesamten Hinterlandes. Die Nähe zur Flussachse zwischen dem Río Magdalena und dem Río Cauca sicherte der Stadt die Vormachtstellung im Binnenhandel gegenüber anderen nicht unbedeutenden Handelsplätzen wie Santa Marta oder Maracaibo.

Vor allem aber die Funktion als größter Verteilermarkt des atlantischen Sklavenhandels machte Cartagena zu einem Handelszentrum erster Ordnung. Im 17. Jahrhundert gelangten im Jahr durchschnittlich über 5.000 Sklaven von der westafrikanischen Küste nach Cartagena, von wo aus sie weiter ins Landesinnere nach den Bergwerkszentren von Neu-Granada und über Panama nach Peru verkauft wurden. Im 18. Jahrhundert nahm die Bedeutung des Hafens von Cartagena allmählich zugunsten Havannas ab.⁵⁹

Aufgrund dieser Qualitäten und der Lage in der Karibik wurde Cartagena auch zum Zentrum für illegale Aktivitäten, die meist internationaler Dimension waren. Mit der Erweiterung des Atlantikraumes wurde eine neue Epoche eingeleitet, in der der Atlantik zum territorialen und völkerrechtlichen Streitobjekt wurde. Dies betraf besonders das Karibische Becken. Die geographische Zersplitterung und das Fehlen eines Machtzentrums sowie scharfer Außengrenzen bestimmten besonders in der Frühen Neuzeit die Geschichte der Karibik. Spanien sah sich mit dem Eindringen seiner europäischen Konkurrenten in das überseeische Kolonialreich konfrontiert, und so wurden das Karibische Meer (neben dem Cono Sur) zum umkämpften Schauplatz, an dem Niederländer, Engländer und Franzosen (häufig Piraten mit staatlichen Patentbriefen) den spanischen Handelsflotten auflauerten, Häfen überfielen und Schmuggel trieben. Im 17. Jahrhundert wurde Cartagena nach Plänen des italienischen Militärarchitekten Antonelli mit wehrhaften Stadtmauern und Befestigungsanlagen (*fortificaciones*) infolge der verheerenden Plünderungen durch die Freibeuter Robert Baal (1544), Martin Cote (1560), John Hawkins (1569) und Francis Drake (1586) ausgebaut.

59 Borrego Pla, María del Carmen: Cartagena de Indias en el siglo XVI. Sevilla 1983; Olsen, Margaret: Slavery and salvation in colonial Cartagena de Indias, Gainesville, Fla. 2004.



<http://www.springer.com/978-3-658-02242-6>

Kontinuität und Brüche in Hispanoamerika

Böttcher, N.

2013, VIII, 99 S. 3 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-02242-6