



567 Oporto

Alte Stadtansicht (um 1830)

Stadt- und Landesgeschichte

Ein schöner Hafen

Das heutige Stadtgebiet Portos ist um 1000 v. Chr. besiedelt worden. Wie auch andernorts auf der nordwestlichen Iberischen Halbinsel lebten hier zunächst Menschen der sog. **Castro-kultur**. Deren Siedlungen lagen erhöht auf Hügeln und waren von Steinwällen umgeben, daher rührt der Name der Kultur. In Porto sind Reste einer solchen Siedlung auf dem **Pena-Ventosa-Hügel** gefunden worden, dort, wo heute die Kathedrale steht.

Die Menschen der Castrokultur unterhielten Handelsbeziehungen mit keltischen und später auch phönizischen

Seefahrern. Letztere gründeten um 700 v. Chr. eine Handelsniederlassung am Douro-Ufer, möglicherweise dort, wo sich heute die berühmten Portweinkeller von Portos Nachbarstadt Vila Nova de Gaia befinden. Die Phönizier oder vielleicht auch erst die um 500 v. Chr. ebenfalls aus merkantilen Gründen hierherkommenden Griechen nannten den Ort **Kalos** oder **Cale**, was so viel wie „schön“ oder „lieblich“ heißt – es muss ihnen hier also recht gut gefallen haben.

Im Verlauf des 2. Jh. v. Chr. entdeckten die **Römer** den „schönen Ort“ für sich. Sie hatten sich gerade in heftigen Schlachten gegen ihre Widersacher um die Vorherrschaft im Mittelmeerraum, die Karthager, durchgesetzt und eroberten nun deren Machtbasen auf der Iberischen Halbinsel. Auch die vormals phönizisch-griechische Handelsniederlassung Cale geriet so unter römische

Herrschaft. Die Römer verbesserten die Infrastruktur, bauten Straßen und Häuser, befestigten die Hafenanlagen und errichteten eine erste Stadtmauer. Wie groß die Ansiedlung damals war, weiß man nicht. Bedeutend scheint sie aber nicht gewesen zu sein, weder die archäologischen Funde noch die Quellenlage deuten darauf hin. Immerhin aber waren es die Römer, die der Siedlung einen zukunftsweisenden Namen gaben: **Portus Calus** = „schöner Hafen“. Unschwer zu erkennen, dass sich daraus der Name eines ganzen Landes bzw. einer Nation ableiten sollte.

Unter gotischer Herrschaft

Bis die Römer den Nordwesten der Iberischen Halbinsel komplett unter ihre Kontrolle gebracht hatten, vergingen gut hundert Jahre, einige kriegerische Auseinandersetzungen mit der (kelto) iberischen „Urbevölkerung“ inklusive. Porto lag auf dem Gebiet der **Provinz Lusitania** und diente dem römischen Militär und den Handeltreibenden als Zwischenstation auf der Straße von Bracara (Braga) nach Olisipo (Lissabon).

Die römische Herrschaft über die Iberische Halbinsel währte bis zu Beginn des 5. Jh. n. Chr., dann begann sie zu bröckeln. In mehreren Schüben fielen Invasionstruppen von Sueben, Alanen und Vandalen ein, was die Römer dazu bewog, die **Westgoten** als militärische Verbündete zu rekrutieren, um den Machtverfall aufzuhalten. Der Schuss ging nach hinten los, denn die Westgoten marschierten zwar nominell unter römischer Flagge, agierten aber faktisch auf eigene Rechnung.

Um 540 fiel auch Porto an die Westgoten. Deren Truppen waren über die Quellregion des Douro immer weiter in den Nordwesten der Iberischen Halbinsel vorgedrungen. An der Douro-Mündung angelangt, bauten sie die dortige Siedlung festungsartig aus und erhoben sie zum Bischofssitz. Man darf

vermuten, dass die neuen Herrscher auf dem Pena Ventosa ein dazugehöriges Kirchlein errichteten, archäologische Belege gibt es dafür aber nicht.

Maurische Invasion und Reconquista

Die Westgoten blieben bis zu Beginn des 8. Jh., dann wurden sie von den Mauren verdrängt, die in einem nur etwa acht Jahre dauernden Feldzug von Nordafrika aus nahezu die gesamte Iberische Halbinsel besetzt hatten. Die Mauren, die man sich als heterogene Truppe verschiedener nomadischer Berberstämme vorstellen muss, waren von den Arabern islamisiert worden und brachten ihre neue Religion mit nach Europa. Während die maurische Okkupation andernorts bisweilen recht unspektakulär verlief – man kam, sah und übernahm –, wurde in Porto um jeden Meter gekämpft. Am Ende blieb nicht mehr viel übrig von der kleinen Siedlung am Douro-Ufer – von einer kulturellen Blüte, wie sie andere Städte unter maurischer Herrschaft erlebten, kann definitiv nicht die Rede sein.

Auch das Glück der maurischen Eroberer selbst währte nicht lang. Im Norden der Iberischen Halbinsel und damit nicht weit von Porto entfernt hatte der gotisch-romanisch geprägte Adel das **Königreich Asturien** aus der Taufe gehoben, das sich mit aller Macht gegen die maurische Invasion zu Wehr setzte. Schon um das Jahr 720 gelang den Asturiern der erste militärische Coup, als sie in der Schlacht von Covadonga eine maurische Streitmacht besiegten. Covadonga gilt als der Beginn der christlichen Rückeroberung der Iberischen Halbinsel, die erst Jahrhunderte später komplett abgeschlossen sein sollte. Porto erlebte „seine“ Reconquista um das Jahr 750, als die Truppen Alfons' I. von Asturien die Stadt zunächst belagerten und dann übernahmen. Es sollte allerdings nicht die

einzig Reconquista bleiben: In den folgenden Jahrzehnten wechselte die Herrschaft über die Stadt und ihr Umland mehrmals, auf die christliche Rückeroberung folgte die maurische, auf die maurische die nächste christliche und so fort. In dieser Zeit der Instabilität etablierte sich für das gesamte **Gebiet um Porto** die Bezeichnung „**Portucale**“. Ein paar bauliche Relikte aus der Zeit der „Portuenser Reconquista“ sind in der Igreja de Cedofeita zu finden. Sie ist die älteste Kirche der Stadt, ihre heutige Gestalt erhielt sie im 12. Jh.

Portucale wird Königreich, Guimarães wird Hauptstadt

Anfang des 11. Jh. wurde Portucale zum territorialen Bestandteil des **Königreichs León** (dem Nachfolger Asturiens), das seinerseits gegen Mitte des 11. Jh. im **Königreich Kastilien** aufging. Als Grafschaft stand Portucale unter der Lehenshoheit des Königs, strebte aber schon bald nach Unabhängigkeit. Entscheidender Motor der Autonomiebestrebungen war **Heinrich von Burgund** (port. Dom Henrique de Borgonha), ein Spross aus dem französischen Königshaus der Kapetinger, der als Kreuzritter ins Land gekommen war. Anlässlich seiner Hochzeit mit Theresia von León war er zum Grafen von Portucale ernannt worden, setzte dann aber alles daran, sich von Kastilien zu lösen. Der Durchbruch gelang allerdings erst seinem Sohn **Afonso Henriques**, der 1139 die Unabhängigkeit Portucales von Kastilien erklärte und sich selbst zum ersten König von Portugal ausrief. Hauptstadt und Königssitz wurde ... nein, nicht Porto, sondern Guimarães, ein Städtchen gut 60 km nordöstlich von Porto und vermutlich der Geburtsort des Königs. Deswegen steht heute dort mit großen Lettern auf der Stadtmauer geschrieben: „Aqui nasceu Portugal“ – „Hier wurde Portugal geboren“.

Und Porto?

Der Namenspatron des neuen Königreichs erlebte dessen Geburtsstunde als eine Art „bischöfliches Dorf“: Zu Beginn des 12. Jh. hatte man unter Bischof Hugo, der zuvor im Domkapitel von Santiago de Compostela tätig gewesen war, mit dem Bau der **Kathedrale** begonnen. Außerdem war auf den Überresten der alten römischen Stadtmauer ein neuer Schutzwall errichtet worden, ein kleiner Teil davon konnte in den 1950er-Jahren zutage gefördert und rekonstruiert werden. Der Befestigungsring, der von den Stadthistorikern lange fälschlicherweise **Muralha Sueva** (= suebische Mauer) genannt wurde und heute schlicht unter **Cerca Velha** (= alter Zaun) firmiert, hatte einen Umfang von nur knapp tausend Metern, der Zugang erfolgte über vier Tore, drei davon sind bis ins 19. Jh. erhalten geblieben.

Vom Kern des Dorfes führten nun auch ein paar verschlungene Pfade zu den gegenüberliegenden Hügeln, die sich inzwischen ebenfalls bevölkert hatten. Hinter den Häusern entstanden Gemü-



se- und Obstgärten, bisweilen auch kleinere Kastanien- und Olivenhaine. Zu Füßen der Hügel schlängelte sich der heute komplett zubetonierte Bachlauf des Rio Vila Richtung Douro. Entlang des Bachlaufs und am Douro selbst entstanden im Verlauf des 13. Jh. nach und nach vornehmlich einfache Fischerhütten und -häuser, die Keimzelle der heutigen **Ribeira**. Hügel und Tal waren über (Treppen-)Gässchen miteinander verbunden, die älteste Achse zwischen unten und oben führte über die beiden Treppengänge Escadas das Verdades und Escadas do Barredo zur Rua Detrás da Sé, die ziemlich genau dem Verlauf der heutigen Rua de Dom Hugo folgte.

Im 14. Jh. nahm die Einwohnerzahl Portos stetig zu. Als Bischofssitz zog sie Pilger, Mönche und überhaupt den Klerus an, darunter auch die Franziskaner, die um 1380 in der Ribeira nahe dem Douro-Ufer mit dem Bau der **Igreja São Francisco** begannen. Die meisten Menschen kamen aber, weil der sich entwickelnde Seehandel über den nahen Atlantik dauerhaft Arbeit versprach. Die Stadt füllte sich mit Schiff-

bauern, Seeleuten, Schreincrn, Schmiedcn, Wagenmachern, Händlern, Krämcrcn usw., also mit allen, die direkt oder indirekt vom Seehandel profitieren wollten.

Neue Mauer und Neue Straße

Bevölkerungswachstum und Gebietsausdehnung machten den Bau einer neuen Stadtmauer erforderlich. Die **Muralhas Fernandinas** – begonnen 1355 unter König Afonso IV. und fertiggestellt 1370 unter seinem Nachfolger Fernando I. – umspannten ein Gelände von 44,5 Hektar Fläche und waren zusammengenommen ungefähr 2600 m lang. Die Mauer zog sich am Douro-Ufer entlang und umschloss dann in weitem Bogen die westlichen und östlichen Städtügel. Sie war mit mindestens vier von Wehrtürmen bewachten Stadttoren und 13 Pforten ausgestattet und ermöglichte so in friedlichen Zeiten eine zügige Abwicklung des Warenverkehrs. Mit dem Verlust ihrer militärischen Bedeutung wurden die Muralhas Fernandinas ab Mitte des 18. Jh. sukzessive abgerissen, Ende des 19. Jh. waren sie weitgehend verschwunden.

Ein übrig gebliebener Teil der Stadtmauer von König Dom Fernando



Heute prägt ein restauriertes Teilstück der Mauer in der Verlängerung der oberen Ebene des Ponte Dom Luís I die Silhouette der Stadt. Weitere rekonstruierte Restabschnitte der Mauer sieht man u. a. bei der Igreja de São João Novo, die einzige erhalten gebliebene Pforte ist der **Postigo do Carvão** in der Nähe der heutigen Praça da Ribeira.

In das letzte Jahrzehnt des 14. Jh. fällt auch der Bau der **Rua Nova** (heute Rua do Infante Dom Henrique), der insofern bedeutsam war, als er die städtebauliche Zukunft vorwegnahm. Die „Neue Straße“ wurde in gerader Linie parallel zum Flussufer gebaut und war damit ein kompletter Gegenentwurf zum Gassengewirr, das die Stadt ansonsten prägte. Die Rua Nova war auch die erste Straße der Stadt, an der in größerem Umfang repräsentativ-luxuriöse Gebäude errichtet wurden: schöner wohnen für den Klerus und die sich herausbildende bürgerliche Elite, die durch den Seehandel zu Wohlstand gekommen war. Was hier und innerhalb der fernandinischen Stadtmauer insgesamt fast völlig fehlte, waren Adelspaläste. Angehörige des Adels hatten lediglich temporäres Aufenthaltsrecht in der Stadt – die Quellen sprechen von maximal drei Tagen – und durften dort keine Häuser bauen. Zwar wurde diese Beschränkung Anfang des 16. Jh. gelockert, dennoch blieb Porto auch in den folgenden Jahrhunderten primär die Stadt des Klerus und mehr noch die des Bürgertums.

Jüdische Gemeinde(n)

Etwa zeitgleich mit dem Bau der Rua Nova wurde der Hügel nordwestlich des Pena Ventosa, der Morro do Olival, besiedelt. Anders als bei der Erschließung der übrigen Stadthügel handelte es sich dabei um eine Planmaßnahme. Ihr Zweck war es, die jüdische Bevölkerung Portos an einem Ort zu konzentrieren, der Olival sollte zum jüdischen Ghetto werden. Entstanden ist die

Judiaria do Olival auf Geheiß König João I., der 1386 ein entsprechendes Dekret erließ.

Vor der Errichtung des Ghettos hatten die Portuenser Juden nicht strikt getrennt von der christlichen Bevölkerung gelebt, allerdings sind zwei jüdische Siedlungsschwerpunkte belegt: Der eine wird als **Judiaria Velha** (velha = alt) bezeichnet und lag im (nord) westlichen Teil des Cathedralhügels zwischen der heutigen Rua de Sant'Ana und dem Largo de Colégio. Der andere war die **Judiaria de Monchique**. Sie befand sich außerhalb der Stadtmauer im direkt am Ufer des Douro gelegenen Stadtviertel Miragaia und ist nach dem noch heute geläufigen Namen für den dortigen Flussabschnitt benannt. An die jüdische Vergangenheit des Viertels, das sich gut einen Kilometer westlich des Cais de Ribera ausbreitet, erinnern noch ein Platz, eine Straße und ein Treppengang, der Largo dos Judeus, die Rua do Monte dos Judeus und die Escadas do Monte de Judeus. Auch das jüngst eröffnete Neya Porto Hotel liegt auf ureigenstem jüdischen Grund: Es wurde auf der Ruine des Convento Madre de Deus de Monchique errichtet, das seinerseits 1533 auf den Grundmauern der ehemaligen Synagoge der Judiaria de Monchique entstand.

Trotz der Anordnung König João scheinen die Judiaria do Olival und die Judiaria de Monchique eine Zeitlang noch parallel existiert zu haben (was aus der Judiaria Velha wurde, ist nicht bekannt), ab Beginn des 15. Jh. verlagerte sich das jüdische Leben dann aber mehr und mehr vom Viertel am Fluss auf den Olivenhügel. Dort entstand eine mit Wohnhäusern, Geschäften und einer Synagoge bebaute L-förmige Hauptachse, die etwa dem Verlauf der heutigen Rua de São Bento da Vitória und der Rua de São Miguel folgte. Das Areal war durch eine Mauer abgegrenzt, Zugang hatte man durch zwei bewachte Tore. Innerhalb des

Mauerrings durften die Ghettobewohner weitgehend schalten und walten, wie sie wollten, und hatten sogar eine eigene Verwaltung; das Ghetto verlassen und ihren Geschäften nachgehen durften sie jedoch nur tagsüber, spätestens bei Sonnenuntergang mussten sie zurückgekehrt sein.

Joãos Dekret von 1386 markiert einen ersten Bruch mit der bis dato vom portugiesischen Königshaus geübten Toleranzpolitik gegenüber der jüdischen Minderheit im Land. Doch trotz der verordneten Ausgrenzung blieb die Situation der Portuenser (wie überhaupt der portugiesischen) Juden in den folgenden Jahrzehnten noch vergleichsweise erträglich. Sie standen weiterhin unter dem Schutz des portugiesischen Königshauses, und das war, wie die Niederschlagung eines antijüdischen Pogroms 1449 in Lissabon belegt, kein bloßes Lippenbekenntnis. Für Porto und seine Judiaria do Olival sind keine größeren antijüdischen Ausschreitungen dokumentiert, man darf deswegen annehmen, dass das Zusammenleben zwischen christlicher Mehrheit und jüdischer Minderheit trotz Ghetto und Separation einigermaßen reibungsfrei funktionierte.

Das änderte sich im letzten Jahrzehnt des 15. Jh. dramatisch, Auslöser waren Ereignisse im benachbarten Spanien. 1492 wurde dort ein königliches Edikt erlassen, das alle spanischen Juden ultimativ aufforderte, entweder zum Christentum zu konvertieren oder Spanien zu verlassen. Schätzungen zufolge flohen daraufhin allein etwa 60.000 Juden ins benachbarte Portugal, die meisten davon nach Lissabon und nach Porto. Die Bevölkerungszahl auf dem Olival stieg dadurch sprunghaft an, ein sicherer Zufluchtsort sollte das Ghetto allerdings nicht lange bleiben. 1496 schickte sich der portugiesische König Manuel I. an, die spanische Prinzessin Isabella von Aragón und Kastilien zu heiraten. Solche Hochzeiten dienten

damals rein politischen Zwecken, diese sollte die alsbaldige Vereinigung Portugals mit den zwei spanischen Königreichen Kastilien und Aragón auf den Weg bringen. Das tat sie am Ende nicht, weitreichende Folgen hatte sie dennoch, und zwar fatalerweise für die am politischen Geschacher völlig unbeeilte Bevölkerungsgruppe der portugiesischen Juden: Aragón und Kastilien machten ihre Zustimmung zur Hochzeit von Manuels Bereitschaft abhängig, dem spanischen Vorbild zu folgen und sämtliche Juden aus seinem Land zu weisen. Manuel hatte keine Einwände und folgte den Spaniern auch in den Ausführungsbestimmungen: Wer zum Christentum übertrat, durfte bleiben, wer das nicht wollte, musste seine Sachen packen.

Die Judiaria do Olival war damit Geschichte. Eine erkleckliche Zahl ihrer Bewohner blieb allerdings mangels Alternative auf dem Olivenhügel, viele davon konvertierten nur zum Schein und pflegten ihren jüdischen Glauben fortan im Verborgenen. Dass sich die sog. Neuchristen permanent entsprechenden Verdächtigungen seitens der „Altgläubigen“ ausgesetzt sahen, versteht sich von selbst. Tatsächlich entwickelten sich die *cristãos-novos* oder *marrãos*, wie sie auch genannt wurden, ab der zweiten Generation in ganz unterschiedliche Richtungen: Die einen wurden zu strengkatholischen Judenhassern, die ihre Wurzeln verleugneten, die anderen blieben nur nominell Christen und hofften auf eine Rückkehr zu den alten Zuständen.

1536 führte Portugal – wieder nach spanischem Vorbild – die Inquisition ein. Landesweit wurde eine ganze Reihe von Prozessen auch gegen Neuchristen geführt, in Porto sind für die Jahre 1543/44 mehrere solcher Prozesse belegt. Die Delinquenten wurden nach Folter und Verurteilung vor der *Porta del Sol* nahe dem Douro-Ufer auf dem Scheiterhaufen verbrannt.

Heinrich lässt zur See fahren

Am 4. März 1394 wurde in Porto Infante Dom Henrique de Avis geboren, bei uns besser bekannt als „Heinrich der Seefahrer“. Möglicherweise kam er in dem heute Casa do Infante genannten Gebäude in der Ribeira nahe dem Douro-Ufer zur Welt, so genau weiß man das aber nicht. Heinrich war der vierte Sohn König João's I., daher rührt sein Titel Infante (wörtl. „Kind“, hier im Sinne von „Prinz“). Seinen weitaus berühmteren Beinamen „der Seefahrer“ (port. „o Navegador“) erhielt er, weil er als Viertgeborener keine realistische Aussicht auf den Königsthron hatte und seine Zeit deswegen in ein anderes Projekt investieren konnte: in die Förderung der portugiesischen Seefahrt.

Die Initialzündung für sein Interesse an diesem Projekt, das ihm reichlich Ruhm, Ehre und Geld bescheren sollte, war eine von ihm befehligte Invasionsfahrt mit etwa hundert Kriegsschiffen in die maurische Handelsmetropole Ceuta. Die lag an der Straße von Gibraltar an der nordafrikanischen Küste und damit gewissermaßen unmittelbar vor der Haustür Portugals. In Ceuta liefen die über den afrikanischen Kontinent verlaufenden Handelskarawanen zusammen, hierher gelangten also alle Schätze, die Afrika zu bieten hatte, insbesondere Gold, Elfenbein, Kupfer, Salz und der seinerzeit immens lukrative Pfeffer aus Guinea. Die Einnahme Ceutas versprach also reiche Beute und den Zugang zu Handelswegen, die den Portugiesen vorher verschlossen waren.

Der zweite Grund für die Invasion war christlicher Missionseifer. Ceuta stand unter der Kontrolle der Muslime, die man zwar während der Reconquista (→ S. 83) wieder von der Iberischen Halbinsel vertrieben hatte, deren Irrglauben man aber als Christenmensch zu jeder Zeit und an jedem Ort zu bekämpfen hatte. Heinrichs Söldnertruppe brauchte kaum mehr als einen Tag, um Ceuta unter ihre Kontrolle zu bringen. Im eigentlichen Sinne erfolgreich war die Invasion dennoch nicht, denn die Mauren leiteten nach dem Fall Ceutas ihre Handelswege kurzerhand um, sodass die Fleischstöcke Afrikas wieder in unerreichbare Ferne rückten.

Heinrich ersann daraufhin eine neue Strategie. Er nahm die Westküste Afrikas ins Visier und wollte den Kontinent durch gezielte Expeditionsfahrten mit anschließenden Binnenlandexkursionen quasi von hinten aufrollen und den nordafrikanischen Mauren so in den Rücken fallen. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielte dabei die seinerzeit verbreitete Annahme, dass man im tiefen Inneren Afrikas christliche Glaubensbrüder um den sagenumwobenen Priesterkönig Johannes finden würde, mit denen man dann gemeinsam gegen die Muslime hätte ziehen können.

Und so konzentrierte sich Heinrich, der mittlerweile von seinem königlichen Vater zum Ritter des Christusordens geschlagen worden war, ganz auf die vielfältigen logistischen und organisatorischen Arbeiten, die ein solch gewaltiges Projekt erforderte. Selbst zur See fuhr er nur noch einmal anlässlich der letztlich gescheiterten Invasion Tangers im heutigen Marokko, ansonsten wurde er zum Wegbereiter, Finanzier und ersten Generalmanager der portugiesischen Expansionspläne. Seinen Stützpunkt hatte er in Sagres an der Algarve. Dort versammelte er einen hochkarätigen Gelehrtenkreis aus Astronomen, Kartografen, Navigatoren usw., deren Expertise der portugiesischen Seefahrt einen Innovationsschub nach dem anderen bescherte. Besonders förderte Heinrich auch den Bau eines neuen Schiffstyps, den

der Karavellen. Die meist mit zwei Masten ausgestatteten Schiffe waren klein und wendig, hatten eine große Segelfläche und geringen Tiefgang, sodass sie auch im flachen Küstengewässer und in Flüssen nutzbar waren. Seine Kapitäne wies er an, die auf ihren Fahrten gemachten nautischen Erfahrungen detailliert zu dokumentierten. Auf diese Weise entstand eine riesige Datenbank, aus der Heinrichs Experten schöpfen konnten.

Alles zusammengenommen trug Heinrichs Wirken wesentlich dazu bei, dass Portugals Schiffe im Verlauf des 15. und 16. Jh. buchstäblich die Welt eroberten:

Noch zu seinen Lebzeiten fielen u. a. die Azoren, Madeira, Guinea und die Kapverden an die portugiesische Krone; 1498 fand eine portugiesische Expedition den Seeweg nach Indien, was dem Mutterland ein Jahrhundert lang die Dominanz im lukrativen Gewürzhandel einbrachte; im Jahr 1500 folgte die Entdeckung und Inbesitznahme Brasiliens; 1510 wurde Goa besetzt, 1511 die Molukken und Malaysia; 1513 segelten portugiesische Schiffe nach China, ab 1543 nach Japan.

Durch den Überseehandel und die Ausbeutung der in Besitz genommenen überseeischen Gebiete häufte das portugiesische Mutterland schier unermessliche Reichtümer an und bescherte ihm so sein oft beschworenes „Goldenes Zeitalter“. Prinz Heinrich gilt als entscheidender Wegbereiter dieser Epoche und wird seit Jahrhunderten landauf, landab wie ein Nationalheiliger verehrt. Erste Risse im Heiligengewand sind freilich mittlerweile unverkennbar, denn alle

Pracht kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass das portugiesische Kolonialreich mit brutaler Gewalt und gegen die Interessen der jeweils indigenen Bevölkerung errichtet wurde. Heinrich selbst hatte in dieser Hinsicht wenig Skrupel. Abscheulichkeiten wie etwa den Sklavenhandel förderte er aktiv und profitierte persönlich davon. Zur Sicherheit ließ er die Frage, ob der Sklavenhandel sein Seelenheil gefährden könnte, vom Papst in Rom abklären. Der hatte keine Bedenken. Seine Nachfolger auch nicht. Noch Anfang des 19. Jh. bestand etwa die Hälfte der Bevölkerung in der portugiesischen Kolonie Brasilien aus afrikanischen Sklaven.



Heinrich der Seefahrer – durch ihn wurde die portugiesische Seefahrt entscheidend gefördert