

Artikel: Stedelijke controle in de Cariben. Een ruimtelijke analyse van insluiting, uitsluiting en mobiliteit in vroegmodern Willemstad

Auteur: Marie Keulen

Verschenen in *Skript Historisch Tijdschrift*, jaargang 43.1, 24-37.

© 2021 Stichting Skript Historisch Tijdschrift, Amsterdam

p-ISSN: 0165-7518

e-ISSN: 3051-2506

Abstract: In trying to control both the majority free and enslaved Afro-Curaçaoan population, the local colonial authorities of early modern Willemstad used the urban environment to regulate their mobility. However, at the same time, due to its maritime commercial nature, the port city depended on the labour of relatively mobile Afro-Curaçaoan people. Analysing both city maps and local legislation, this article examines the interaction between the spatial and social structure of early modern Willemstad. The authorities used the urban space in various ways: to include and exclude population groups, to confirm their own identity, and as an instrument for social control. Yet, oftentimes the authorities failed to control and curtail the mobility of Afro-Curaçaoan inhabitants. As the largest group living and working in Willemstad, they shaped the spatial structure of the city by making use of the urban environment in their own manner.

Skript Historisch Tijdschrift is een onafhankelijk wetenschappelijk blad dat viermaal per jaar verschijnt. De redactie, bestaande uit studenten en pas afgestudeerden, wil bijdragen aan actuele historische debatten, en biedt getalenteerde studenten de kans om hun werk aan een breder publiek te presenteren.

STEDELIJKE CONTROLE IN DE CARIBEN

EEN RUIMTELIJKE ANALYSE VAN INSLUITING, UITSLUITING EN MOBILITEIT IN VROEGMODERN WILLEMSTAD

Een van de belangrijkste en tot dusver onderbelichte manieren waarop de lokale koloniale autoriteiten van vroegmodern Willemstad grip probeerden te krijgen op haar bevolking was door het vormgeven van de ruimtelijke structuur van de stad. De autoriteiten van Willemstad waren afhankelijk van de slaafgemaakte en vrije Afro-Curaçaose inwoners die zij tegelijkertijd als interne dreiging beschouwden. Dit leidde tot een paradoxale grondhouding: enerzijds poogden ze de Afro-Curaçaose bevolking zo ver mogelijk op afstand te houden, anderzijds probeerden ze de afstand tot deze bevolkingsgroep zo klein mogelijk te houden om haar zo strikt mogelijk te controleren.

Marie Keulen, winnaar Skriptieprijs 2020

Ruim twee eeuwen lang, van 1635 tot 1861, werd het oudste gedeelte van Willemstad afgebakend en beschermd door haar stadsmuren. In al die tijd was de bouw, het onderhoud en de uitbreiding van de verdedigingswerken van groot belang voor het lokale bestuur van de West-Indische Compagnie (WIC), dat zich in het hart van deze militaire fortificaties bevond. Ook in de lokale wetgeving van het eiland was het belang van de stedelijke ruimte op Curaçao zichtbaar. Gezien de afwezigheid van een winstgevende plantage-economie waren de koloniale autoriteiten van het eiland nauwelijks bezig met het reguleren van de plantages. Des te groter was de aandacht voor het reguleren van de

publieke ruimte in Willemstad en de manier waarop bevolkingsgroepen zich door de straten van de havenstad bewogen. De pogingen van de lokale autoriteiten om de ruimtelijke structuur vorm te geven roepen vragen op over de beoogde functie en de daarbij horende doelgroep van de stad. Wie waren de bevolkingsgroepen die deze stad bewoonden en hoe maakten zij gebruik van de ruimtelijke omgeving?

De afgelopen decennia is er binnen de Caribische geschiedschrijving steeds meer aandacht voor koloniale steden en stedelijke slavernij. Hoewel agrarische producten en de agrarische omgeving een centrale rol vervulden binnen het vroegmoderne Europees kolonialisme in deze regio, waren ook havensteden onmisbaar

voor koloniale mogelijkheden. Historicus Karwan Fatah-Black benadrukte recentelijk dat historici het belang van steden in het Atlantische systeem van slavernij niet uit het oog moeten verliezen.¹ Willemstad heeft altijd een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van Curaçao. Het was dankzij deze havenstad en haar maritieme commerciële economie dat het eiland een belangrijke internationale en regionale rol vervulde. Meerdere historici hebben deze maritieme commerciële rol van Willemstad in de Caribische regio uitgediept.² Ook de sociale geschiedenis van de verschillende bevolkingsgroepen woonachtig en werkzaam in de havenstad is onderzocht, met nadrukkelijke aandacht voor de vrije zwarte en gekleurde gemeenschap die een belangrijke rol vervulde in de maritieme economie.³ Een centraal terugkerend thema in deze werken is de spanning tussen enerzijds de sociale en economische mogelijkheden voor de Afro-Curaçaose bevolking die werden gecreëerd door de open maritieme economie van Willemstad, en anderzijds de pogingen van de koloniale autoriteiten deze grote bevolkingsgroep te controleren, categoriseren en onderdrukken.

Een van de belangrijkste manieren waarop de lokale autoriteiten van Willemstad grip probeerden te krijgen op haar bevolking was door middel van de ruimtelijke structuur van de stad. Hoewel een aantal academici de stedelijke bebouwing van Willemstad heeft onderzocht en gereconstrueerd, is de wisselwerking tussen de ruimtelijke structuur en de sociale structuur van de stad nog niet voldoende belicht.⁴ In dit artikel staat de vraag naar de relatie tussen de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van vroegmodern Willemstad en de inwoners die deze stedelijke omgeving bewoonden centraal. Op deze manier hoop ik inzicht te bieden in de wijze waarop de ruimtelijke structuur van Willemstad mogelijkheden en belemmeringen creëerde voor verschillende bevolkingsgroepen en de manier waarop deze

bevolkingsgroepen op hun beurt gebruik maakten van de stedelijke ruimtelijke structuur. De zeventiende- en achttiende-eeuwse kaarten en stadsplannen van Willemstad en de plaatselijke wet- en regelgeving geven inzicht in de manier waarop Willemstad werd vormgegeven door de koloniale autoriteiten. Daarnaast geven beide brontypes een indruk van de wijze waarop de autoriteiten er geenszins volledig in slaagden de stad en haar inwoners naar hun hand te zetten.

HET ONTSTAAN EN DE GROEI VAN WILLEMSTAD

Vanaf de eerste bebouwing in 1635 tot de sloop van de stadsmuren in 1861, is Willemstad wat betreft uiterlijk veel veranderd. De stad maakte daarbij verschillende sociaaleconomische ontwikkelingen door die ieder hun weerslag kenden op de ruimtelijke omgeving. In de eerste vier decennia dat de WIC op Curaçao gevestigd was, fungeerde Willemstad hoofdzakelijk als militair fort. De stedelijke bebouwing bleef voornamelijk beperkt tot de verdedigingswerken die in de eerste jaren na de verovering van Curaçao aan de havenmond de St. Annabaai werden gebouwd. Fort Amsterdam was het hoofdkwartier van de WIC en de gouverneur van Curaçao. Daarnaast diende het fort voornamelijk als huisvesting voor de dienaren in dienst van de WIC – de zeelieden, soldaten en werklieden – en als opslagplaats voor zowel handel als militaire bevoorradings.⁵ Langzamerhand groeide Fort Amsterdam en haar omgeving uit tot handelscentrum en doorvoerhaven. Tegelijkertijd kende de infrastructuur van Willemstad als havenstad in deze eerste decennia nog veel tekortkomingen en bleef de bevolking klein.⁶ In 1650 werd het eiland vrijgegeven voor kolonisatie en besloot de compagnie ‘elkeen te permitteeren colonien te planten’ en ‘het land elkeen zonder recognitiën uit te deelen’.⁷ Waarschijnlijk kwam vanaf dat moment de stadsbebouwing buiten Fort Amsterdam op gang.

In het eerste decennium van de achttiende eeuw schreef de toenmalige gouverneur van Curaçao, Jacob Beck, een brief naar de bewindhebbers van de WIC met het dringende verzoek toestemming te verlenen voor zijn stadsuitbreidingsplannen.⁸ Zijn boodschap was duidelijk: de stad is volgebouwd. Hoewel verschillende kaarten uit de jaren 1670 een volwaardige kleine stad ten noorden van Fort Amsterdam laten zien, is het duidelijk dat deze ommuurde stad toen nog geenszins volledig volgebouwd was.⁹ In het laatste kwart van de zeventiende eeuw moet er dus sprake zijn geweest van veel bouwactiviteit. Deze stedenbouwkundige ontwikkeling ging gepaard met de verdere ontwikkeling van Willemstad als handelscentrum en doorvoerhaven. Een aantal decennia lang was Willemstad het centrale Caribische distributiecentrum van de trans-At-

lantische slavenhandel. De WIC vervulde een belangrijke rol in het verschepen van Afrikaanse slaafgemaakten naar Spaans Amerika, en van de jaren 1660 tot en met 1680 was Willemstad hierbij de centrale doorvoerhaven.¹⁰ Ondanks de relatief korte duur dat Willemstad fungeerde als centrale doorvoerhaven in de regio heeft deze periode haar sporen achter gelaten. De enorme hoeveelheid slaven die van Curaçao naar Spaans Amerika is vervoerd, zeker in verhouding tot de in de zeventiende eeuw nog kleine bevolking van Willemstad, heeft de havenstad enorm veranderd.

Alvorens de gevangengenomen slaven naar Spaans Amerika werden vervoerd om daar verkocht te worden, verbleven zij een aantal weken in Willemstad om daar te herstellen van de trans-Atlantische reis. Een klein deel van de Afrikaanse slaaf-

maritieme handel volledig afhankelijk was van slavenarbeid.¹² Steeds meer slaafgemaakte en vrije Afro-Curaçaoënaars werden onderdeel van deze achttiende-eeuwse havenstad.

In de achttiende en negentiende eeuw werden er door verschillende gouverneurs en ingenieurs plannen gemaakt voor de uitbreiding van het ommuurde stadsdeel van Willemstad en haar verdedigingswerken. Dit begon met de al genoemde stadsuitbreidingsplannen van gouverneur Beck, die in zijn brief naar de bewindhebbers van de WIC nadrukkelijk wees op de groeiende bevolking alsook het toenemende aantal tijdelijke inwoners.¹³ Hij doet daarom het voorstel om de stad naar het oosten toe uit te breiden. Hoewel Beck toestemming kreeg voor zijn plannen, achtte hij het te gevaarlijk

"EEN VAN DE BELANGRIJKSTE MANIEREN WAAROP DE LOKALE AUTORITEITEN VAN WILLEMSTAD GRIP PROBEERDEN TE KRIJGEN OP HAAR BEVOLKING WAS DOOR MIDDEL VAN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE STAD."

om tijdens de Spaanse Successieoorlog te beginnen met de bouw van stadsuitbreiding.¹⁴ Uitstel werd echter afstel: de geplande stadsuitbreiding werd nooit meer gerealiseerd. Dit zou niet de laatste keer zijn dat stadsplannen voor Willemstad niet worden uitgevoerd. Ook latere voorstellen voor stadsuitbreiding richting het oosten vonden geen doorgang. Dit had als gevolg dat Willemstad zich uitbreidde op een andere manier dan de stadsplanners voor ogen hadden: er ontstonden wijken buiten het tot nu toe besproken planmatige Fort Amsterdam en de aangrenzende ommuurde stad – samen het stadsdeel Punda. Immers, het groeiende aantal inwoners moest zich ergens rondom de St. Annabaai vestigen.

Ten oosten en noorden van Punda kwamen respectievelijk de nieuwe wijken Pietermaai en Scharloo tot ontwikkeling. Aan de andere kant van de havenmond ontstond het grotere stadsdeel Otrobanda (Papiaments voor ‘de andere oever’). Hoewel Punda aan het begin van de achttiende eeuw nog duidelijk het grootste stadsdeel van Willemstad was, was zij aan het eind van de eeuw al ingehaald door Otrobanda. Dit stadsdeel bestond zowel uit een uitgestrekt gedeelte aan de waterkant, dat middels pontjes in nauw contact stond met de andere drie wijken aan de oostelijke kant van de havenmond, als uit een meer westelijk gelegen gedeelte. De grootste groepen inwoners van Otrobanda waren de slaafgemaakte en vrije Afro-Curaçaoënaars.¹⁵ Veel van de slaven die hier woonden leefden zonder hun eigenaar. Zij werkten als vakman of zeeman in de maritieme economie en moesten een groot gedeelte van hun inkomen afstaan aan hun eigenaar.¹⁶ Anders dan in de eeuw daarvoor, was de achttiende-eeuwse stedenbouwkundige groei van Willemstad op een voornamelijk organische wijze tot stand gekomen. De wijken Otrobanda, Pietermaai en Scharloo waren niet volgens een vooropgezet stadsplan gebouwd. In de context van de bloeiende maritieme handel en de vele

mislukte stadsuitbreidingsplannen, maakten deze nieuwe stadsdelen de groei van Willemstad en haar bevolking mogelijk.

DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN BEELDVORMING VAN WILLEMSTAD

Hoewel sommige bevolkingsgroepen duidelijk geconcentreerd waren in een van de vier stadsdelen van Willemstad, was er in de achttiende-eeuwse havenstad geen sprake van een strikte ruimtelijke scheiding per bevolkingsgroep. Elk van de stadsdelen kende een diverse bevolking met mensen uit uiteenlopende sociaaleconomische, etnische en raciale groepen die met elkaar in contact kwamen. Een strikte ruimtelijke scheiding was in Willemstad simpelweg niet mogelijk door het belang van de maritieme economie voor het eiland. De havenstad was afhankelijk van de arbeid van relatief mobiele slaafgemaakte en vrije Afro-Curaçaoënaars werkzaam als matroos, schipper, koopman, dokwerker, ambachtsman of marktverkoper.¹⁷ Tegelijkertijd voelde de witte elite van Willemstad zich bedreigd door de grote Afro-Curaçaoose meerderheid. Ondanks dat de zwarte en gekleurde vrije bevolking niet strikt werd geweerd uit specifieke stadsdelen, is het niet toevallig dat verreweg de meeste mensen uit deze groep woonachtig waren in Otrobanda – het stadsdeel dat zich letterlijk aan de andere kant van de havenmond bevond en daardoor gescheiden was van de andere drie stadsdelen.

De ruimtelijke scheiding tussen Otrobanda enerzijds en Punda, Pietermaai en Scharloo anderzijds werd niet alleen gekenmerkt door het water dat tussen beide stroomde, maar was ook nadrukkelijk aanwezig in de manier waarop Willemstad werd afgebeeld. Bijna alle zeventiende- en achttiende-eeuwse bewaard gebleven kaarten van Willemstad brengen Otrobanda niet in beeld. Op de kaarten waar Otrobanda wel wordt afgebeeld vormde deze ‘Overzijde’ vaak letterlijk de rand van de kaart en werd het stadsdeel niet volledig weergegeven. Dit is duidelijk terug

te zien bij een viertal bewaard gebleven achttiende-eeuwse kaarten die Willemstad op een vergelijkbare manier hebben afgebeeld (zie onder andere afbeelding 1).¹⁸ De stadswijk Punda trekt op ieder van deze kaarten de meeste aandacht en het ten noordoosten van Punda gelegen Waai-gat vormt het middelpunt. Ook de wijken Pietermaai en Scharloo zijn duidelijk en in hun geheel afgebeeld. Van de wijk Otrobanda is daarentegen enkel de smalle strook huizen te zien die direct aan de havenmond ligt. Wanneer je niet zou weten dat Otrobanda een groot stadsdeel is, dan lijkt het groepje huizen langs de westelijke zijde van de havenmond niet meer dan de periferie van de stad. Ook in de bijgevoegde legenda komt Otrobanda niet aan bod en wordt er bijna uitsluitend aandacht besteed aan Fort Amsterdam en haar verdedigingswerken.

Van alle achtenvijftig door mij bestudeerde zeventiende- en achttiende-eeuwse kaarten van Willemstad zijn er slechts twee die de wijk Otrobanda in haar geheel afbeelden.¹⁹ Op beide kaarten vormt niet het Waai-gat maar de St. Annabaai het middelpunt. Beide zijden van de havenmond krijgen op deze manier een relatief gelijke hoeveelheid aandacht. De eerste van deze twee kaarten komt uit 1748 en verschaft net als andere kaarten uit die tijd informatie over de gemeten dieptes van de havenmond (zie afbeelding 2).²⁰ De kaart dient daarmee een maritiem doel en wellicht vervult de St. Annabaai om die reden een centrale visuele rol. Ook de legenda rechtsonder in de hoek bevat vooral maritieme aanwijzingen. Het is om deze reden opvallend dat de stedelijke bebouwing uitgebreid is opgetekend. Naast het altijd afgebeelde stadsdeel Punda is ook Otrobanda volledig afgebeeld. Voor het eerst is goed te zien dat deze wijk zich vanaf de kade grenzend aan de St. Annabaai uitstrekt richting het westen. In het midden van de wijk loopt in west-oostelijke richting de Breedestraat, met aan weerszijden verschillende vrijstaande huizen. Het

is duidelijk te zien dat Otrobanda een andere ruimtelijke structuur heeft dan Punda. Er is geen sprake van een planmatige opzet en de gebouwen staan een stuk verder uit elkaar, waardoor de wijk een groter oppervlakte beslaat. Omdat het stadsdeel niet begrensd werd door stadsmuren, was er sprake van een open karakter met brede straten en vrijstaande huizen.

De tweede kaart waarop Otrobanda volledig wordt afgebeeld is nog gedetailleerder dan de eerste en geeft een bijzonder overzicht van de gehele havenstad, doordat ieder deel van Willemstad op dezelfde gedetailleerde wijze is afgebeeld (zie afbeelding 3).²¹ Hoewel Fort Amsterdam en het aangrenzende ommuurde stadsdeel nog steeds opvallen vanwege hun planmatige opzet en de dik aangezette lijnen van de verdedigingswerken, vormen ze niet meer het onbetwiste middelpunt. In tegenstelling tot alle andere door mij bestudeerde kaarten en stadsplannen, is Punda in deze kaart een van de onderdelen van het geheel. De kaart is in 1754 opgenomen en opgetekend door S. Geerts in opdracht van de toenmalige gouverneur Isaac Faesch. Samen met negen andere door S. Geerts opgestelde tekeningen van Curaçao en haar havens, diende de kaart van Willemstad als overzicht van de aanwezige verdedigingswerken op het eiland.²² Dankzij de gedetailleerde wijze waarop de verschillende wegen, gebouwen, woningen en tuintjes van Willemstad zijn afgebeeld komt de stad bij het zien van de kaart direct tot leven. Ook het bijschrift en de legenda voorzien ons van veel details die op andere kaarten niet vermeld worden. Hoewel aanzienlijk beperkter dan de aanwijzingen over Punda, is er in de legenda van deze kaart zelfs een aparte categorie genaamd 'de Over-zeijde' te vinden.

De gedetailleerde kaart opgetekend door S. Geerts is een rijke bron van informatie, maar vormt daarmee tegelijkertijd een uitzondering op de regel. Ze vormt een contrast met het algemene patroon zichtbaar in de zeventiende en acht-

"DE RUIMTELIJKE SCHEIDING TUSSEN OTROBANDA ENERZIJD EN PUNDA, PIETERMAAI EN SCHARLOO ANDERZIJD WAS NIET ALLEEN GEKENMERKT DOOR HET WATER DAT TUSSEN BEIDE STROOMDE, MAAR WAS OOK NADRUKKELIJK AANWEZIG IN DE MANIER WAAROP WILLEMSTAD WERD AFGEBEELD."

tiende-eeuwse kaarten van Willemstad, waarin de oostelijke zijde van de St. Annabaai centraal staat in de beeldvorming van de havenstad. In zowel tekst als beeld verdwijnt Otrobanda daarmee naar de periferie – iets dat des te meer opvalt wanneer de kaart van S. Geerts ernaast wordt gelegd. Als uitzondering bevestigt deze kaart daarmee de regel. Er was sprake van een fysieke en visuele scheiding tussen Otrobanda en de andere stadsdelen. Op een vergelijkbare manier was ook het gebruik van de ruimtelijke omgeving van Willemstad doordrongen van een tweedeling: tussen de Afro-Curaçaose inwoners enerzijds en de rest van de bevolking anderzijds. Beide groepen hadden andere mogelijkheden tot het gebruik van de ruimte van de stad. Met behulp van wetgevende plakkaten en verordeningen beoogden de autoriteiten de ruimtelijke mogelijkheden van deze eerste groep voortdurend in te perken.

DE STEDELIJKE OMGEVING IN DE PLAKKATEN VAN CURAÇAO

De wetgevende bevoegdheid van het gouvernement op Curaçao was beperkt tot het uitvaardigen van lokale plakkaten. Deze veelal ad hoc geformuleerde plakkaten zijn een interessante bron, omdat zij historici een inkijk geven in datgene waar de lokale autoriteiten mee bezig waren en de problemen waarmee zij geconfronteerd werden. In hoeverre deze wetgevende plakkaten ook daadwerkelijk werden uitgevoerd en gehandhaafd is moeilijk te zeggen, al lijken de veelvuldige herhalingen in sommige gevallen te suggereren dat de door de autoriteiten beoogde controle niet overeenkwam met de dagelijks

praktijk. Hoewel het rechtssysteem van de WIC in theorie gebaseerd was op de categorieën 'vrij' en 'niet-vrij', werd er in de lokale uitgevaardigde plakkaten een raciaal onderscheid gemaakt waarbij de vrije en niet-vrije Afro-Curaçaoënaars door de lokale autoriteiten werden weggezet als één groep.²³ Dit is ook terug te zien in de zeventiende en achttiende -eeuwse uitgevaardigde plakkaten die betrekking hebben op de stedelijke ruimtelijke omgeving van Willemstad.²⁴

Religie was sterk verbonden met de ruimtelijke indeling van de stad en speelde op deze manier een belangrijke rol in de identiteit en status van de bevolkingsgroepen.²⁵ Ook in de uitgevaardigde plakkaten komt het belang van religieuze ruimtes in de stad naar voren. Een opvallende locatie in deze context is het protestantse kerkhof ten oosten van Fort Amsterdam. Halverwege de achttiende eeuw werd er een plakkaat uitgevaardigd genaamd 'Bescherming van het protestantse kerkhof', waarin een klacht wordt besproken vanuit de witte protestantse bevolking. Zij stellen dat de zwarte en gekleurde inwoners van Willemstad het kerkhof 'daagelijks op allerhande wijze scandaleus te onteeren'.²⁶ Vergelijkbare klachten over ongeregelde heden en vuilnis in of rondom het kerkhof zijn in de daaropvolgende decennia meermaals herhaald.²⁷ Het protestantse kerkhof speelde een belangrijke rol in de beeldvorming over de Afro-Curaçaose bevolking als een brutale, luie en vuile groep mensen die overlast veroorzaakte en crimineel gedrag vertoonde. Het kerkhof liet zich als fysiek duidelijk afgebakende ruimte makkelijk inzetten voor het vormen en bevestigen van een witte protestantse identiteit.

Dat sommige stadsdelen en inwoners van Willemstad door de autoriteiten en de witte elite verwaarloosd werden, blijkt uit een plakkaat uitgevaardigd tegen het einde van de achttiende eeuw. Hierin wordt vermeld dat 'zich van tijd tot tijd ongelukkige voorwerpen, zo negers als negerinnen, in deze stad en Autrebande bevinden dewelke door haar meesters weggejaagd zijnde zonder eenig rantzoen ofte middel van bestaan te bekomen als beesten op de publicque straaten leggen'.²⁸ Het is meteen duidelijk dat de autoriteiten deze voormalige slaven zagen als bron van overlast. Het plakkaat verwijst naar de gangbare praktijk van slaveneigenaren in Curaçao om in tijden van economische tegenspoed de minst winstgevende slaven zoals ouderen en gehandicapten hun vrijheid te geven. Dit drukte de kosten voor voedsel, die in dergelijke moeilijke periodes erg hoog konden zijn.²⁹ In feite werden deze voormalige slaven aan hun lot overgelaten en op deze manier ontstond er een groep zeer arme vrijgelaten inwoners van Willemstad die voornamelijk woonachtig waren in Otrobanda.

Volgens de witte elite en de koloniale autoriteiten van Willemstad droeg deze groep afgedankte inwoners niet bij aan de stad en vormde zij al helemaal geen onderdeel van de doelgroep die van de stad moest profiteren. Willemstad was er om haar inwoners te beschermen tegen vijandelijke dreigingen en om de handel met andere Europese mogendheden zo goed mogelijk te faciliteren. De groep inwoners die in dit plaatje paste, was echter beperkt. Zo werd in 1713, toen er sprake was van Franse militaire dreiging, een plakkaat uitgevaardigd met de boodschap dat alle slaven die niet van nut kunnen zijn voor de verdediging buiten de stad moeten worden gebracht. Wanneer er zich toch slaven in de stad bevinden die volgens de autoriteiten hinderlijk zijn, dan zullen deze 'sonder eenige vergoedinge aen de meesters van dien, geschooten ofte doodgestookten werden'.³⁰ Hoewel de Afro-Cu-

raçaose bevolking geenszins kon rekenen op de bescherming van de stad, moest deze groep zich hier wel voor inzetten. Zowel de slaafgemaakte als vrije zwarte en gekleurde inwoners van Willemstad werden regelmatig ingezet voor de militaire en burgerlijke wacht.³¹ Zij werden in deze rol echter lang niet altijd gerespecteerd door de witte bevolking, wat blijkt uit de uitgevaardigde plakaten waarin de witte bevolking verboden werd hen 'in de uitoefening van hun militaire plichten te hinderen'.³²

DE (BEOOGDE) RUIMTELIJKE BEPERKINGEN

Een van de belangrijkste en voor de autoriteiten zorgwekkendste zaken die terug te lezen is in de plakaten met betrekking tot de stedelijke ruimtelijk omgeving van Willemstad, is de mobiliteit van de Afro-Curaçaose bevolking. Als matrozen, schippers, kooplieden of werklui in de sectoren gelieerd aan de maritieme handel, hadden zij de mogelijkheid om zich relatief makkelijk te verplaatsen. Zowel slaafgemaakte als vrije Afro-Curaçaöënaars waren werkzaam op de kleine vaartuigen in regionale scheepvaart en beide groepen waren op deze manier in staat zich buiten het eiland te begeven. Het was onder slaven zelfs een veelvoorkomend gebruik om manumissie-brieven, waarin de juridische vrijlating van slaafgemaakten stond opgetekend, van anderen te gebruiken om als vrije matroos op een schip aan te monsteren.³³ Hoewel deze relatief grote mobiliteit het gevolg was van het maritieme en commerciële karakter van Willemstad, en daarmee voor een groot deel ook onontkoombaar was, deden de autoriteiten toch veel pogingen deze mobiliteit van de Afro-Curaçaose bevolking in te perken.

Binnen de havenstad zelf waren er verschillende plakaten en reglementen afgekondigd om de bewegingsvrijheid van zowel de slaafgemaakte als vrije zwarte en gekleurde inwoners in te perken. Uit angst voor onderlinge bijeenkomsten, samscholing en 'wanordelijkheden' werd in de achttiende en negentiende eeuw her-



Afbeelding 3. S. Geerts, Topographisch plan van de Willemstad, het fort Amsterdam en een gedeelte van het Eiland Curaçao. Bron: 1754, Nationaal Archief.

"HET WATER DAT DE STADSWIJK OTROBANDA SCHEIDDE VAN DE REST VAN DE STAD, BRACHT TEGELIJKERTIJD EEN VERBINDING TOT STAND MET DE WERELD DAARBUITEN."

haaldelijk naar buiten gebracht dat deze groepen zich na negen uur 's avonds niet meer op straat mochten begeven zonder een brandende lantaarn en, in het geval van de slaven, een briefje van hun meester.³⁴ Verschillende plakATEN benoemen Otrobanda en Pietermaai als de grootste probleemwijken, waar volgens de autoriteiten vele wanordelijkheden plaatsvonden zoals het samenkomen met 'bassen, fiolen en kitaaren'.³⁵ Dergelijke criminalisering van sociale activiteiten en culturele uitingen vond ook plaats in de plakATEN waarin een verbod op bijeenkomsten wordt afgekondigd.³⁶ Net als de regelingen over de ingestelde avondklok zijn deze plakATEN vaak opnieuw uitgevaardigd, wat de suggestie wekt dat de beoogde ruimtelijke beperkingen lang niet altijd het voor de autoriteiten gewenste effect hadden. In 1809 wordt besloten om in Otrobanda een militair detachement te plaatsen dat 'aldaar bij de nacht zal wachthouden'.³⁷ Of deze militaire wacht er ook daadwerkelijk is gekomen is onduidelijk. Wel is zeker dat het stadsdeel Otrobanda op het netvlies van de koloniale autoriteiten stond wanneer het ging om de openbare orde van de stad. Enerzijds hielden de autoriteiten deze stadswijk met haar grote Afro-Curaçaose meerderheid ver van zich af – zowel in de beeldvorming als in de dagelijkse realiteit – anderzijds probeerden zij juist dit stadsdeel zoveel mogelijk te controleren.

Misschien nog wel belangrijker dan de mobiliteit van de Afro-Curaçaose bevolking binnen de stad, was de mobiliteit van deze groep buiten Willemstad. Of anders gezegd, de mogelijkheid voor slaven om via de zee het eiland te verlaten, al dan niet te ontvluchten. Sommige vrije en slaafgemaakte Afro-Curaçaöenaars hadden deze bewegingsvrijheid dankzij het

beroep dat zij uitoefenden, als matroos, schipper of koopman. De witte kooplieden en autoriteiten van Willemstad waren afhankelijk van de Afro-Curaçaose arbeidskrachten in de zeevaart, waardoor zij hun winst konden maximaliseren, maar waren continu bezig de bijkomende mobiliteit in te perken. Zo zijn er veel plakATEN terug te vinden waarin wordt geprobeerd fraude met andermans vrijbrieven aan te pakken.³⁸ Uit een brief van de raad fiscaal Hubertus Coerman uit 1763 blijkt echter dat vele slaven nog altijd in staat waren zich met andermans vrijbrieven als vrij voor te doen en zo het eiland te ontvluchten.³⁹

Een andere manier waarop slaven Willemstad probeerden te ontvluchten was door zelf met een klein bootje de oversteek naar het Spaanse vasteland te wagen. Deze kleine vaartuigen lagen aan de zuidelijke kust van het eiland en waren met name in Willemstad volop aanwezig. De havenstad was immers voor haar interne communicatie en connecties afhankelijk van de vele pontjes die dagelijkse de St. Annabaai overstaken. Er was in deze periode nog geen brug die de oostelijke en westelijke oevers van de havenmond met elkaar verbond en ook tussen de stadswijken Punda en Scharloo werd veel gebruik gemaakt van verkeer over water. In een stad waar het gebruik van bootjes en pontjes zo wijdverspreid was, lagen er mogelijkheden voor de slavenpopulatie om deze kleine vaartuigen op hun eigen manier te gebruiken en een poging te wagen het eiland te ontvluchten. Daar kwam nog eens bij dat de pontjes en vissersbootjes vaak bemand werden door slaafgemaakte of vrije Afro-Curaçaöenaars. De autoriteiten van Curaçao waren continu bezig ontsnappingspogingen te voorkomen door plakATEN en reglementen uit te vaardigen waarin het gebruik van kleine vaartuigen,

pontjes en vissersbootjes gereguleerd werd.⁴⁰ Bootjes mochten nooit zonder bewaking worden achtergelaten, moesten 's nachts goed worden vastgemaakt, moesten worden geregistreerd en genummerd en moesten 's avonds worden voorzien van een lantaarn. Wanneer een van deze regels niet werd opgevolgd, dan werd het desbetreffende bootje ofwel geconfisqueerd en publiekelijk verkocht, ofwel aan stukken geslagen waardoor het niet meer bruikbaar was. Echter, doordat de interne verbindingen die werden gecreëerd door deze bootjes essentieel waren, kon het clandestiene gebruik ervan nooit volledig worden uitgeroeid.

De veelvuldige pogingen van de autoriteiten om het gebruik van boten en schepen te begrenzen, laten zien dat dit in een havenstad als Willemstad een bijna onmogelijke opgave was. Het water dat de stadswijk Otrobanda scheidde van de rest van de stad, bracht tegelijkertijd een verbinding tot stand met de wereld daarbuiten. De sociale, economische en stedelijke structuur van Willemstad zorgde ervoor dat haar slaafgemaakte inwoners zich relatief makkelijk door de stad konden bewegen en zich in sommige gevallen zelfs konden voordoen als vrij. Tegelijkertijd waren vrije zwarte en gekleurde mensen in vroegmodern Willemstad nooit werkelijk 'vrij'. In een poging zoveel mogelijk handel te drijven en winst te maken, waren de witte elite en de lokale koloniale autoriteiten van Willemstad sterk afhankelijk van Afro-Curaçaose arbeidskrachten. Om het koloniale systeem in stand te houden werd de grootste bevolkingsgroep van Willemstad op basis van haar huidskleur als één groep gecategoriseerd, gecontroleerd en waar mogelijk begrensd.

CONCLUSIE

De vrije en slaafgemaakte Afro-Curaçaoënaars vervulden een onmisbare rol in de maritieme economie van Willemstad. Dit maakte dat de lokale koloniale autoriteiten sterk afhankelijk waren van inwoners

die zij als interne dreiging beschouwden. Enerzijds poogden de autoriteiten de Afro-Curaçaose bevolking zo ver mogelijk op afstand te houden, anderzijds probeerden ze de afstand tot deze bevolkingsgroep zo klein mogelijk te houden om haar zo strikt mogelijk te kunnen controleren. Het vormen en reguleren van de stedelijke ruimte speelde hierbij een belangrijke rol. Hoewel de maritieme economie van de havenstad het niet mogelijk maakte de zwarte en gekleurde bevolking uit specifieke stadsdelen te weren, is het niet toevallig dat verreweg de meeste zwarte en gekleurde vrije en slaafgemaakte mensen woonachtig waren in Otrobanda – het stadsdeel dat door het water van de St. Annabaai gescheiden was van de rest van de stad. De achttiende-eeuwse kaarten en stadsplannen laten zien dat deze scheiding niet alleen fysiek was afgebakend, maar ook nadrukkelijk naar voren kwam in de beeldvorming van Willemstad. De letterlijke en figuurlijke scheiding tussen Otrobanda en de rest van de stad had voor de Afro-Curaçaose bevolking ook voordelen: de fysieke afstand tussen de beide zijden van de havenmond maakte het voor de koloniale autoriteiten moeilijker om de gewenste controle over dit stadsdeel en haar inwoners te behouden.

De stedelijke ruimte werd door de koloniale autoriteiten op verschillende manieren ingezet: voor het insluiten, uitsluiten en op afstand houden van bepaalde bevolkingsgroepen, voor het bevestigen van een eigen identiteit en als instrument voor sociale controle. De stedelijke structuur van Willemstad was daardoor doordrongen van hiërarchische verhoudingen. Tegelijkertijd is het te simplistisch om deze pogingen tot controle voor de volledige werkelijkheid aan te zien. Vaak genoeg slaagden de autoriteiten er niet in de mobiliteit van de Afro-Curaçaose bevolking in te perken. Als grootste bevolkingsgroep van Willemstad gaven ook de Afro-Curaçaoënaars vorm aan de ruimtelijke structuur van de havenstad

door waar mogelijk op een eigen manier gebruik te maken van de stedelijke ruimte. Dat Otrobanda aan het einde van de achttiende eeuw het grootste stadsdeel van Willemstad was, geeft aan dat de stedelijke verhoudingen vanaf 1634 een grote verandering hebben doorgemaakt. De autoriteiten van Willemstad, die de stad oorspronkelijk bouwden als militaire uitvalsbasis tegen externe dreigingen, waren in de achttiende eeuw continu gericht op de zwarte en gekleurde bevolking die zij zagen als interne dreiging. Aan de Overzijde van de haven gaven de verschillende Afro-Curaçaoënaars, die deel uitmaakten van deze weggezette groep, op een eigen manier invulling aan de dominante structuren waarmee zij werden geconfronteerd.

Marie Keulen volgt de research master Colonial and Global History aan de Universiteit Leiden. Ze is geïnteresseerd in vroegmoderne Atlantische en Caribische geschiedenis en de relatie tussen koloniale macht en de praktijk van het alledaagse leven.

Noten:

1. Karwan Fatah-Black, 'Introduction: urban slavery in the age of abolition', *International Review of Social History*, 65:S28 (2020) 1-2.
2. Wim Klooster, *Illicit riches: Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden 1998); Idem, 'Curaçao and the Caribbean transit trade', in: Johannes Postma en Victor Enthoven (reds.), *Riches from Atlantic commerce: Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817* (Leiden 2003) 203-218; Han Jordaan, 'The Curaçao slave market: from asiento trade to free trade, 1700-1730', in: Johannes Postma en Victor Enthoven (reds.), *Riches from Atlantic commerce: Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817* (Leiden 2003) 219-257; Linda Rupert, *Creolization and contraband: Curaçao in the early modern Atlantic world* (Athens GA 2012).
3. Rupert, *Creolization and contraband*; Han Jordaan, *Slavernij en vrijheid op Curaçao: De dynamiek van een achttiende-eeuws Atlantisch handelsknooppunt* (Zutphen 2013); Wim Klooster, 'Subordinate but proud: Curaçao's free blacks and mulattoes in the eighteenth century', *New West Indian Guide*, 68:3/4 (1994) 283-300.
4. Bernard Buddingh', Van Punt en Snoa: ontstaan en groei van Willemstad, Curaçao vanaf 1634, *De Willemstad tussen 1700 en 1732 en de bouwgeschiedenis van de synagoge Mikvé Israël-Emmanuel 1730-1732* (Den Bosch 1994); Murk Daniël Ozinga, *De Monumenten van Curaçao in woord en beeld* (Den Haag 1959); Coenraad Liebrecht Temminck Groll en W. van Alphen, 'Willemstad Op Curaçao', in: Jacobine Huisken en Friso Lammertse (reds.), *Curaçao: Willemstad monumentenstad* (Den Haag 1990) 11-52; Coenraad Liebrecht Temminck Groll, *The Dutch overseas architectural survey: Mutual heritage of four centuries in three continents* (Zwolle 2002).
5. Temminck Groll, *The Dutch overseas architectural survey*, 312-314.
6. Klooster, 'Curaçao and the Caribbean transit trade', 204; Rupert, *Creolization and contraband*, 71.
7. G. J. van Grol, *De Grondpolitiek in het West-Indische domein der generaliteit. Deel I* (Den Haag 1934) 141.
8. Nationaal Archief (verder NA), Tweede West-Indische Compagnie 1.05.01.02, inv. nr. 201, blz. 375-376. De brief is ook uitgegeven in: Hamelberg, *Documenten behorende bij de Nederlanders op de West-Indische eilanden. Vol. 1: Curaçao, Bonaire, Aruba* (Amsterdam 1909) nr. 86, 109-113.
9. Bibliothèque Nationale de France (verder BNF), Cartes et plans, IFN-53121694, 'Corossol'; BNF, Cartes et plans, IFN-53121989, 'Plan de la forteresse de Curasol'; BNF, Cartes et plans, IFN-53122091, 'Plan de Curaçao et du campem. de M. de Baas'; Jacob Robijn, 't Eijlandt Curacao ende de Afbeeldinghe van t Fort Amsterdam groot besteck. Titel van de bijkart: 't Fort Amsterdam en t inkoomen van Baia St Anna int groot gelegen opt Eijlant Curacao, 1767.
10. Rupert, *Creolization and contraband*, 76-78; Wim Klooster, *The Dutch moment: War, trade, and settlement in the seventeenth-century Atlanticworld* (Ithaca 2016) 158-164.
11. Rupert, *Creolization and contraband*, 80.
12. Ibidem, 141.
13. De stadsuitbreidingsplannen van gouverneur Jacob Beck zijn afgebeeld in de volgende stadsplannen: NA, *Verzameling Buitenlandse Kaarten Leupe* (verder 4.VEL), inv. nr. 1439, 'Plan ter bebouwing van den grond zoo voor het fortress en tusschen de Willemstad en de zeekant gelegen is, van de uiterste hoek van Schrikkenburg tot de zeekant'; NA, 4.VEL, inv. nr. 1440, 'Plan van de Willemstad en het fortress Amsterdam'.
14. NA, 1.05.01.02, inv. nr. 202, blz. 176-177.
15. Uit de gegevens van de volkstelling uit het jaar 1789 blijkt dat ruim 57% van de vrije zwarten en gekleurden in Otrobanda woonden: Rupert, *Creolization and contraband*, 134.
16. Jordaan, *Slavernij en vrijheid op Curaçao*, 52-54.
17. Rupert, *Creolization and contraband*, 141; Jordaan, *Slavernij en vrijheid op Curaçao*, 52-53.
18. Leiden University Special Collections (verder LUSC), Bodel Nijenhuis Collectie (verder COLBN), 002-09-020, 'Plan van de Willemstad en het Fort Amsterdam op het Eijland Curacao met de situatie en environs zo als die tegenwoordig zig bevinden opgenomen in de maanden October en November 1741'; LUSC, COLBN, 002-09-024, '[Plattegrond van Willemstad met de St. Annabaai en het Waagat]'; NA, 4.VEL, inv. nr. 1452, 'Plan van de Willemstad en het fort Amsterdam op het Eijland Curaçao'; BNF, Cartes et plans, IFN-53123185, 'Plan de Curaçao'.
19. Van deze 58 kaarten komen er 10 uit de 17^e eeuw en 48 uit de 18^e eeuw. Het merendeel, 39, is te vinden in het Nationaal Archief. Daarnaast komen er 3 kaarten uit de Leiden University Special Collections, 12 uit de Bibliothèque Nationale de France, en 1 uit de Archivo General de Indias. Tot slot zijn 3 van de kaarten gedrukt en uitgegeven bij verscheidene uitgevers.
20. NA, 4.VEL, inv. nr. 598, 'Plan en Profilen van de haven en Willemstad op het Eijland Curaçao, zo als deselve by naauwkeurige meeting en peylinge bevonden is op den 26 Aug.'.
21. NA, 4.VEL, inv. nr. 1454, 'Topographisch plan van de Willemstad, het fort Amsterdam en een gedeelte van het Eiland Curaçao'.
22. De andere negen kaarten die onderdeel waren van deze rapportage waren de volgende: NA, 4.VEL, inv. nr. 589, 'Kaart van het Eijland Curaçao'; NA, 4. VEL, inv. nr. 607, 'Plan der Bay van Piscadores, met desselfs ankerplaats, sterkens enz.'; NA, 4.VEL, inv. nr. 614, 'Plan van de St. Michiels Bay'; NA, 4.VEL, inv. nr. 620, 'Plan van de Bulle Bay, met een project van een fortres'; NA, 4.VEL, inv. nr. 625, 'De Port Marie met project van retrenchementen en fortres'; NA, 4.VEL, inv. nr. 630, 'Plan van de St. Cruz Bay, met projecten van retrenchement en fortres'; NA, 4.VEL, inv. nr. 639, 'Plan van de Fuikhaven, met de daaraan gelegen stranden, de mond der St. Barbara's Haven enz.'; NA, 4.VEL, inv. nr. 647, 'Plan van het fort Bekenburg, Carques Bay en de mond van het Binnenwater St. Barbara'; NA, 4.VEL, inv. nr. 1468, 'Plan eener Horizontale of laage Battery met een reduit of tooren in deselve, ter versterking van de bayen als boven, zoo mede voor de Bullebay, Bay van Porto Mary en St. Cruz'.
23. Deze raciale categorisering van de vrije en niet-vrije Afro-Curaçaöenaars als één groep wordt besproken door: Jessica Vance Roitman, 'A mass of mestiezen, castiezen, and mulatten': Contending with color in the Netherlands Antilles, 1750-1850', *Atlantic Studies*, 14:3 (2017) 399-417.
24. Ik heb gekeken naar de plakkaaten en publicaties gebundeld en uitgegeven in: J. Th. de Smidt, T. van der Lee, en J. A. Schiltkamp, *Publikaties en Andere Wetten Alsmede de Oudste Resoluties Betrekkende Hebbende op Curacao, Aruba, Bonaire* (Amsterdam 1978).
25. Rupert, *Creolization and contraband*, 149-150.
26. De Smidt, Van der Lee, en Schiltkamp, *Publikaties*, nr. 208.
27. Ibidem, nr. 306, 595.
28. Ibidem, nr. 370.
29. Rose Mary Allen, *Di Ki Manera? A Social History of Afro-Curaçaos, 1863-1917* (Amsterdam 2007), 84.
30. De Smidt, Van der Lee, en Schiltkamp, *Publikaties*, nr. 77.
31. Ibidem, nr. 209, 236, 259, 507.
32. Ibidem, nr. 241, 261.
33. Jordaan, *Slavernij en vrijheid op Curaçao*, 96.
34. De Smidt, Van der Lee, en Schiltkamp, *Publikaties*, nr. 67, 143, 216, 430, 443, 587, 677.
35. Ibidem, nr. 67.
36. Ibidem, nr. 97, 150, 216, 256, 290.
37. Ibidem, nr. 652.
38. Ibidem, nr. 162, 245, 271, 286, 568, 632, 648.
39. NA, 1.05.01.02, inv. nr. 1163, nr. 115.
40. De Smidt, Van der Lee, en Schiltkamp, *Publikaties*, nr. 190, 226, 239, 240, 258, 269, 308, 309, 363, 381, 385, 509, 523, 670, 677, 681, 686, 693.