

ISSN: 0212-5099
E-ISSN: 2695-7809
DOI: 10.24310/BAETICA.2021.vi41.12494

TRÁFICO COMERCIAL CON EL BÁLTICO Y EL MAR DEL NORTE: SUECOS Y DANESSES, SU RELACIÓN CON CÁDIZ A TRAVÉS DEL DIARIO MARÍTIMO DE LA VIGÍA, Y EL REGISTRO DE SUND (1789-1800)

ÁNGELA FERNÁNDEZ CAÑAS-BALIÑA*

RESUMEN

En este artículo se ha llevado a cabo una aproximación al tráfico comercial que hubo entre Cádiz y las zonas Bálticas a través del estudio de las mercancías, sus rutas, y los consignatarios que transportaron bajo pabellón sueco y danés las embarcaciones que arribaron al puerto de Cádiz entre 1789 y 1800; reflejando el fin del predominio inglés y holandés en aguas del Báltico, dando paso a Dinamarca y Suecia como las nuevas potencias dominantes, que gracias a su neutralidad, permitirán que España pueda continuar con su comercio a pesar de sus intermitentes conflictos con Francia y Gran Bretaña.

PALABRAS CLAVES: mercancías, puertos, rutas, consignatarios, Cádiz, daneses, suecos

Enviado: 05/05/2021

Aceptado: 25/10/2021

*angelafercb2012@gmail.com

ISSN: 0212-5099
E-ISSN: 2695-7809
DOI: 10.24310/BAETICA.2021.vi41.12494

COMMERCIAL TRAFFIC WITH THE BALTIC AND THE NORTH SEA: SWEDS AND DANS, THEIR RELATIONSHIP WITH CADIZ THROUGH THE MARITIME JOURNAL OF LA VIGÍA, AND THE SUND REGISTRY (1789-1800)

ÁNGELA FERNÁNDEZ CAÑAS-BALIÑA*

ABSTRACT

This article has carried out an approach to the commercial traffic that existed between Cádiz and the Baltic areas through the study of the merchandise, their routes and consignees that transported the ships that arrived at the port of Cádiz between 1789 and 1800 under the Swedish and Danish flags; reflecting the end of the English and Dutch dominance in Baltic waters, giving way to Denmark and Sweden as the new dominant powers, which thanks to their neutrality, will allow Spain to continue with its trade despite its intermittent conflicts with France and Great Britain.

KEYWORDS: merchandise, port, routes, consignees, Cadiz, Danish, Swedish

Enviado: 05/05/2021

Aceptado: 25/10/2021

*angela^fcb2012@gmail.com

1. INTRODUCCIÓN

Durante el XVIII, España sufrió una ávida necesidad de madera para su cada vez más demandante construcción naval militar, siendo las arboladuras las piezas más solicitadas. Este requerimiento llegó a esquilmar los montes que se encontraban cerca de la costa o de los arsenales navales. A finales del XVIII, cada vez se hizo más notoria la necesidad de importar maderas del norte de Europa, ya que, los robles que eran considerados «machos» (aquellos útiles para la construcción de barcos) eran muy escasos en España y que los buenos pinos (aquellos para las arboladuras) de los bosques de la Península habían sido ya talados, y los que no, sobrevivían porque su extracción era complicada además de cara. Los montes de Tortosa y Segura que proporcionaron excelentes pinos para dichos palos y mástiles hacía tiempo que escaseaban.

Los comerciantes gaditanos se dieron pronto cuenta de cuán importante era tejer una vasta red marítima de importación maderera del viejo continente, siendo las tan demandadas arboladuras como las tablazones de pino, su principal motivación comercial.

A consecuencia de la deforestación de los bosques peninsulares, los altos costes que suponía la explotación de los que quedaban, al encarecimiento de la materia prima de los árboles traídos desde los territorios americanos, a la falta de embarcaciones para transportar desde el nuevo mundo la madera requerida por los arsenales militares del país y a la deficiente manufactura con la que llegaba las arboladuras¹. España se decantó por expandir sus proveedores e intentar formar un comercio directo con la región del Báltico, rompiendo a fines del XVIII, con el gran monopolio comercial que desde antaño poseían los holandeses e ingleses².

En 1776 el rey español dictó una exención del impuesto sobre las maderas que acabaran en los arsenales militares y civiles del territorio español y, en agradecimiento al gobierno ruso por su apoyo durante la guerra hispano-británica de materias primas como la madera, el cáñamo, los betunes y las arboladuras, el rey español dictó en 1782 una Real Orden de Aduanas por la que eximía del 50 % de los derechos a aquellos vinos y aguardientes que fuesen embarcados en barcos bajo bandera rusa y fuesen destinado a ese país³. Posteriormente, ya en el año 1783, fue decretada una

1. R. REICHERT (2021), 59.

2. A. CRESPO SOLANA (2001), 251-257.

3. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Catálogo de Reales Órdenes a la Aduana de Cádiz. Siglo XVIII, leg. 37, fols. 1-3.

franquicia de los derechos reales a las importaciones de madera utilizada para la construcción naval, finalizándose en 1792 con la exención de todos y cada uno de los derechos sobre este material que se destinase a los arsenales del país.

Existen trabajos como el de Rafal Reichert⁴ que aborda en su estudio el movimiento mercantil que se tuvo con la zona del Báltico Sur (desde Lübeck hasta Memel) bajo una perspectiva de todo el territorio peninsular, sin centrarse en el puerto gaditano, eje neurálgico del comercio español del momento. De ahí el interés de este trabajo, que pretende analizar el tráfico marítimo-comercial que existió desde el Báltico y mar del Norte al puerto de Cádiz entre 1789 y 1800, bajo pabellón sueco y danés, periodo de grandes cambios políticos e ideológicos, estimulados por la Revolución francesa (1789-1799), la guerra del Rosellón (1793-1795) y finalizados con el bloqueo⁵ inglés al puerto gaditano (1797-1799), abocando a España a buscar rutas alternativas y nuevos países exportadores para el abastecimiento de algunos productos esenciales.

La exuberancia de los bosques de los países bálticos y la materia prima de ellos extraída hacía de esa región lugar idóneo para el comercio de una parte de las naciones europeas del momento (Francia, Inglaterra, Holanda, Dinamarca y Suecia) las cuales ya se surtían de estos productos desde tiempos remotos cubriendo sobradamente sus necesidades. Algunos autores, como es el caso de Guadalupe Carrasco y Manuel Bustos Rodríguez⁶ abordan el comercio existente entre la ciudad de Cádiz y el Báltico a través de las casas comerciales suecas afincadas en dicho puerto; pero ninguno de los consultados incide en la relación comercial que existió entre los comerciantes de esta ciudad y sus homónimos daneses durante estos doce años de estudio.

Este artículo estará centrado principalmente en el estudio del comercio, de las rutas y mercancías que, bajo pabellón danés o sueco, arribaron al puerto de Cádiz en el periodo comprendido entre 1789 a 1800. Debemos resaltar que, si bien el porcentaje de embarcaciones que llegaron de ambas nacionalidades no sea alto en comparación al total de otras que entraron al mismo puerto, pero bajo bandera de otras procedencias (inglesa, francesa, estadounidense o incluso del comercio colonial español) en el mismo periodo, la mercadería transportada y su interés estratégico fue lo suficientemente importante como para justificar este estudio.

4. R. REICHERT (2016).

5. A. CONTE Y LACAVE (1976), 15-20, 35-39 y 36-75.

6. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2000), 317-345. M. BUSTOS (2000), 145-162.

Para obtener la información necesaria, se ha visto imprescindible hacer uso de tres fuentes. La primera, el Diario Marítimo de la Vigía⁷, que nos ofrece la posibilidad de conocer las entradas de embarcaciones, su tipología, los puertos de procedencia (tanto principales como secundarios), mercancía que transportaban en sus bodegas⁸, los consignatarios encargados, los maestres que patronearon las naves y por último la duración de las travesías.

Los primeros datos de dicho diario contenidos en los ejemplares custodiados son de 1788, ya que en el n.º 4 de 1789 se incluye, un resumen de los navíos entrados en el puerto de Cádiz durante el año anterior, aunque con algunas ausencias que afectan a los años 1795 y 1797⁹. El total de embarcaciones que el Diario Marítimo de la Vigía registra para el periodo a tratar en relación a suecos y daneses es de 471 entradas¹⁰ y 477 salidas.

Para conocer los productos o materias primas que se exportaron desde la bahía gaditana hacia el Báltico se ha tenido que recurrir a las otras dos fuentes: el registro danés del Sund, y a la Escribanía de Marina del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, pues el Diario Marítimo de la Vigía no brinda tal información.

Tabla 1. Registro de salidas de buques desde puertos del mar Báltico hacia Cádiz en los años señalados según el Registro de Sund

AÑOS	B A N D E R A S						TOT.
	DNK	SWE	NLD	FRA	ESP	GBR	
1789	14		26			8	48
1790	20	5	11			2	38
1791	8	8	17			2	35
1792	10	8	26			2	46
1793	7	9	7			1	24
1794	14	25	10			3	52
1795	3	12					15
1796	36	14					50
1797	25	8					33
1798	2	3					5
1799	NO EXISTEN REGISTRO DE ESTOS AÑOS						0
1800	NO EXISTEN REGISTRO DE ESTOS AÑOS						0
TOT.	139	92	97	0	0	18	346

Elaboración propia

7. M. ALFONSO MOLA (2013), pp. 415-452.
8. Sirva como ejemplo la madera que en el estudio se pormenorizan en todas las variedades con las que llego al puerto gaditano: madera en bruto, labrada, tablones, mástiles, remos, duelas, costillas, baupreses, tableros de alisos etc.
9. A. GULLÓN ABAO (2013), 67-72.
10. Para evitar repeticiones, las palabras: entrada/s serán abreviadas con el símbolo (e).

Es por ello que unos de los principales objetivos que se plantea es demostrar con este trabajo que, a pesar de los acontecimientos bélicos anteriormente citados, el comercio con la región báltica continuó, gracias a que la hegemonía mercantil a finales del XVIII, cambiase de manos pasando de un dominio inglés y holandés que perduraba desde el siglo XVI a un control sueco y danés, (ver tabla adjunta) ambos países neutrales, proporcionándole de esta manera a Cádiz las materias primas necesarias para su avituallamiento naval y civil, debido al comercio directo que proporcionó el tráfico marítimo-comercial con la región del Báltico sur.

Además, argumentaremos el aumento de embarcaciones de estos dos países citados durante los períodos beligerantes debido probablemente a la creación de la Liga de la Neutralidad Armada, instaurada con el fin de contrarrestar el poderío naval inglés. Gracias a esto, el comercio entre Cádiz y las zonas bálticas no se vio obstaculizado.

Reflejaremos con este estudio, la variedad de puertos de salidas y la importancia en volumen exportado de mercancías de los mismos, dependiendo de los acontecimientos históricos que afectaron a la ciudad de Cádiz.

Finalmente se comentará quienes fueron los principales hombres del comercio gaditano que consignaron mercancías bajo bandera sueca o danesa, siendo estos en ocasiones cónsules o vicecónsules de sus países en la propia ciudad portuaria o en otras zonas de Andalucía (como, por ejemplo, Málaga).

Centrándonos en el tema que nos ocupa, diremos que la situación comercial del Báltico y el mar del Norte ha estado condicionada al devenir del panorama internacional, influido siempre por las relaciones que España mantenía con Francia e Inglaterra. A inicios del XVIII, Cádiz mercadea con las zonas del mar del Norte y el Báltico, dando origen a nuevas rutas de comercio que pudieran abastecer sus arcas, pero estas, a diferencias de otras que veremos a lo largo de XVIII, no fueron tan concurridas. La predominancia de comerciantes ingleses y holandeses en estas rutas a inicios de siglo era superior a la de los suecos y daneses, siendo Ámsterdam el principal puerto comercial con Cádiz.

Como bien refleja en su artículo Ana Crespo Solana¹¹, Cádiz fue para el mundo un punto de conexión con el Mediterráneo y América, razón de más para que las compañías comerciales inglesas, holandesas, suecas y danesas vieran un gran potencial en este comercio. El interés por la plaza comercial de Ámsterdam residía, en que esta había adoptado el papel de principal centro del transporte internacional de mercancías y redistribuidora de géneros de primera necesidad, convirtiéndose en el puerto de destino principal de Cádiz en el mar

11. A. CRESPO SOLANA (2007), 47.

del Norte hasta 1778¹². Debido a los conflictos internacionales con Francia e Inglaterra a fines del siglo XVIII, el panorama comercial varía considerablemente, convirtiéndose en los principales puertos operativos entre Cádiz, las zonas del mar del Norte y el Báltico, Londres y Hamburgo.

Aun existiendo otras rutas bálticas como el pequeño y gran Belt¹³, estas no afectaron al comercio europeo por las zonas bálticas. El total de las salidas de embarcaciones suecas y danesas registradas en el Sund desde el año 1789 a 1798 hacia Cádiz fueron de 231 y 41 para las salidas desde el puerto gaditano hacia puertos del Báltico entre 1789 y 1799.

En la zona del estrecho de Oresund y desde el año 1429 se introdujo por orden del rey de Noruega y Dinamarca, la recaudación de un peaje por el uso y disfrute del paso. Es por ello que todas las embarcaciones que decidieran cruzar el estrecho debían dirigirse hasta el embarcadero de Elsinor¹⁴ para después allí proceder a realizar el pago del peaje, independientemente de si la carga de la embarcación fuera de origen danés o no. Cuando un barco se negaba a pagar el peaje, podía verse en la situación de ser cañoneado e incluso hundido. Aun así, el estrecho del Sund no era el único lugar donde se procedía al cobro de peaje, sino que este mismo procedimiento se realizaba en la zona del Gran Belt y el Pequeño Belt¹⁵.

Desde inicios del XVIII, Suecia y Dinamarca están en continuos conflictos, llevándolos a enfrentarse en la Gran Guerra del Norte¹⁶ de 1700 a 1721, en donde Suecia se alía con Holanda e Inglaterra en contra de Dinamarca, atacando a su capital Copenhague, desmarcándola temporalmente del conflicto y provocando importantes cambios políticos causando la separación del reino de Suecia y Noruega. Tras enfrentamientos con otras potencias como Rusia, y después de varios tratados de paz, Suecia a partir de 1721 perderá su hegemonía en el Báltico. Como forma de defensa contra la armada británica, se crea, bajo propuesta rusa, la primera Liga de la Neutralidad Armada donde Dinamarca, Noruega y Suecia se alían con el fin de defenderse de la injerencia inglesa en los mares, pero en 1788 y hasta 1790, el rey Gustavo III de Suecia declara la guerra a Rusia provocando una amenaza real de la armada sueca a su capital San Petersburgo. Dinamarca invade entonces en septiembre de 1788 territorio sueco aduciendo su tratado con Rusia. Acabado el conflicto en

12. A. CRESPO SOLANA (2000), 13.

13. A. ZABALA (1983), 20-21.

14. P. E. COLL (1901), 248.

15. R. REICHERT (2016), 129-157.

16. A. CRESPO SOLANA (2007), 46.

1790, se firma un acuerdo de paz entre Rusia, Suecia y Dinamarca conocido como el tratado de Värälä por el que se devuelven a cada nación los territorios conquistados y se asegura un periodo de paz por 20 años¹⁷.

Otros conflictos que influyeron en el panorama internacional fueron la Guerra de Sucesión polaca (1733-1738) en la que los Borbones aprovecharon para socavar el poder de los Habsburgo en Europa y la denominada guerra de los Siete Años (1756-1763), en la que se luchó entre otros motivos, por conseguir el control de Silesia.

Aun existiendo una Liga de Neutralidad Armada, eso no confería plena seguridad a los navíos neutrales, pues las ordenanzas de corso que recogían esta singularidad, solo los protegían y beneficiaban hasta cierto límite. Sabemos que los daneses y suecos formaban parte de ese conglomerado de buques que las naciones denominaban como neutrales durante los períodos bélicos; pero estos navegantes, abusando de dicha prerrogativa, aprovechaban para acometer acciones puramente de contrabando¹⁸, saltándose todas las normas del buen comercio. Teóricamente, los buques neutrales solamente podían llevar mercancías de primera necesidad, por ende, si en sus bodegas los corsarios de las diferentes nacionalidades (francesa, argelina, inglesa, española... etc.) hallaban cargamentos bélicos o de otra naturaleza, eran detenidos y confiscados sus bienes, considerándoseles como buenas presas. Es por ello que la navegación de estos navíos durante finales del XVIII fuera ciertamente complicada.

España tenía tres frentes abiertos: conflictos en las colonias, guerra con la república francesa y con su enemigo marítimo por excelencia, Gran Bretaña. Al puerto de Cádiz llegaban no solo buques de la Carrera de Indias y de los monopolios allí asentados, su situación geográfica hacía de él un lugar estratégico para el tráfico comercial con los puertos africanos de la cornisa mediterránea, escala obligada de los buques con bases o negocios en el norte de Europa y lugar de paso privilegiado para los navíos que conectaban el tráfico colonial con el este de la Península¹⁹.

En la zona del mar del Norte y el Báltico los principales competidores comerciales de los suecos y daneses fueron los ingleses y holandeses, con un total de 750 embarcaciones recogidas entre los registros del Sund y los del Diario Marítimo de la Vigía, frente a un total de 619 embarcaciones de navíos que marearon bajo bandera sueca o danesa. Aun registrándose mayor cantidad de entradas de embarcaciones inglesas y holandesas en el

17. H. TROYAT (2008), 480.

18. E. SCHNAKENBOURG (2019), 64.

19. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2016), 165-192.

periodo comprendido entre 1789 a 1800, estas sucedieron solo al principio de dicho periodo, pues a partir de 1795 y hasta final de siglo, las arribadas de buques suecos y daneses fueron superiores en número.

2. MERCANCÍAS Y PUERTOS DEL MAR DEL NORTE Y EL BÁLTICO HACIA EL PUERTO DE CÁDIZ

Del movimiento general de navíos se infiere que los periodos bélicos influyeron en el tráfico comercial, pues estos inducen en gran medida a la creación de nuevas rutas marítimas, variaciones en los sistemas de organización de los transportes y la introducción de nuevos productos al mercado nacional. Esto es una conclusión obvia, pero que es necesario señalar por cuanto se observa claramente que los años de conflicto con Francia, como son de 1789 a 1795, se ven reflejados en las anotaciones del Diario Marítimo de la Vigía, ya que la entrada de las embarcaciones francesas disminuye considerablemente, aumentando el tráfico de las embarcaciones con pabellón británico, pero cuando la guerra se desata contra estos últimos, su bandera se ve mermada en el puerto de Cádiz, y los barcos franceses, tanto comerciales como corsarios, hacen acto de presencia en el puerto gaditano. Al mismo tiempo, hay que destacar el papel de los buques neutrales de nacionalidad sueca, danesa o estadounidense que mantienen el flujo de barcos y mercancías de manera constante y creciente en los periodos bélicos.

Tabla 2. Registro de entradas en el puerto de Cádiz de buques mercantes provenientes de los mares Báltico y del Norte, en los años señalados según el Diario Marítimo de la Vigía

AÑOS	B A N D E R A S						TOT.
	DNK	SWE	NLD	FRA	ESP	GBR	
1789	25	1	49	47	3	117	242
1790	35	5	46	56	7	57	206
1791	30	20	62	47	13	88	260
1792	24	11	37	19	20	73	184
1793	4	1	13	2	1	8	29
1794	29	3	5	0	3	50	90
1795	No existen datos en el D.M.V.						0
1796	17	2			1		20
1797	No existen datos en el D.M.V.						
1798	37	10					47
1799	22	16		1		1	40
1800	10	15				1	26
TOT.	233	84	212	172	48	395	1.144

Elaboración propia

Al analizar el total de embarcaciones entradas al puerto de Cádiz, procedentes del mar del Norte y el Báltico, según la fuente del Diario Marítimo de la Vigía y teniendo en cuenta solo las embarcaciones recaladas bajo banderas de: Dinamarca, Suecia, Holanda, Francia, España y Gran Bretaña, extraemos los siguientes datos: El número total de embarcaciones es de 1.144, de las cuales fueron, por orden de importancia numérica: inglesas: 395 (34,53 %); danesas 233 (20,36 %); holandesas 212 (18,53 %); francesas 172 (15,03 %); suecas 84 (7,34 %) y españolas 48 (4,20 %).

Retrotrayéndonos a la tabla 1 referente a los buques que arribaron al puerto de Cádiz según el registro del Sund, de un total de 346 mercantes, 139 fueron bajo bandera danesa, representando el 40,17 % del total de entradas, seguidos de los holandeses con 97 (28,03 %), suecos con 92 (26,59 %) y finalmente los ingleses con unas tímidas 18 arribadas que solo representaron el 5,20 % del total.

Si observamos tanto la tabla 1 como la 2, constataremos que la actividad de los barcos bajo pabellón holandés desaparece completamente de las mismas. Esto es debido a que la economía de los neerlandeses fue derivando hacia actividades financieras y de intermediación, más que a operaciones de fletes y transportes marítimos-comerciales²⁰.

Viendo estos resultados, se puede deducir que la hegemonía comercial de ingleses y holandeses se perdió única y progresivamente en el mar Báltico hasta el punto de desaparecer completamente en el periodo entre 1795 y 1798, pero siguieron dominando las arribadas a Cádiz desde los puertos del mar del Norte. En las mismas tablas queda establecido que el relevo comercial lo tomaron los barcos operantes bajo banderas danesas y suecas.

Según nos comenta en su artículo Guadalupe Carrasco²¹, el interés de la corona española por mantener un comercio fluido con el Báltico hizo que se realizaran contrataciones de seguros entre Cádiz y los países del norte para el año de 1796, siendo mucho más elevado el valor de los cargamentos que se aseguraban destinados desde el Báltico a Cádiz que viceversa.

Dado que el Diario Marítimo de la Vigía tenía pocos datos para el año 1793, y careciendo de información de 1795 y 1797, he intentado cubrir este vacío con el registro del Sund. Según este, para los años 1793, 1795 y 1797, entraron en el puerto de Cádiz procedentes del Báltico un total de 72 embarcaciones de las cuales 36 fueron de pabellón danés representando el 50 % de ellas, mientras que las embarcaciones suecas que fueron un total

20. A. CRESPO SOLANA (2000), 22-23.

21. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2000), 327.

de 25 representaban el 37,7 %, siendo en estos años las embarcaciones de otras nacionalidades 11, representando el 15,3 %.

Procedente del mar Báltico y del mar del Norte bajo bandera sueca y danesa llegaban al puerto de Cádiz, barcos cargados con muy diferentes mercancías, sobresaliendo la madera que representó el 39,64 % del total de las entradas, la madera en bruto y sus manufacturas significaron el 35,73 % (vigas de roble, madera de alisos, tableros ordinarios, costillas, duelas, mástiles, tablas de madera, madera prusiana, arcos de palo, tableros de alisos, tablones, tablones de tiro, madera ordinaria, remos, botes y madera de construcción y bauprés) y los derivados de la misma (alquitrán, pez de palo y brea) el 3,91 %. El cereal representó el 11,93 % (trigo, arroz, cebada, harina y centeno), legumbres (frijoles, chícharos, habas) el 1,62 %, vegetales 0,99 % (coles), metales 9,65 % (hierro, azogue (mercurio), barra de hierro, acero, hojas de hierro, barras, agujas, monedas suecas, radios de rueda, arcos, bandas y cables de hierro, clavazón, hierro forjado y hojas de lata), la pesca que representó un 0,72 % (bacalao, arenques, aceite de pescado, sardina), tejidos, fibras y pieles un 6,94 % (sábanas para bote, cerdas, cáñamo, lonas, lienzo, lino, cuerda, cueros, hilos de estopa de lino, pieles de liebre y servilletas), comestibles un 7,49 % (linaza, linaza fina, queso, comestibles, manteca, carne, patos, tocino, azúcar, aceite, café, frutos, pasas, aguardiente, cacao, vino, provisiones, y patatas), especias, que representó el 0,72 % (pimienta, matalahúva), mercancías sin especificar 7,95 %, y en lastre 10,39 % y el resto de mercancías (carbón, cera, jabón, piedras de molino, piedras de la isla de Öland, sal, tabaco, talco, piedra puzolana, tinte rojo y velas de talco) que llegaron a significar el 1,89 %.

Regresando al tema de las maderas, desde siglos anteriores, España obtenía esta materia prima de las colonias americanas y de su propio territorio, pues era necesario cubrir las demandas que tenía no solo la Armada, sino la propia sociedad civil. Es por ello que durante los años de 1754 a 1795²² el gobierno español, con la idea de reformar y modernizar la flota, se dedicó a dotar a todos los astilleros españoles de esta materia prima y de productos provenientes del Báltico sur y de la zona italiana que proveían principalmente al arsenal de Cartagena. En el Diario Marítimo de la Vigía disponemos de un ejemplo de madera traída a los arsenales del Rey y consignadas por la mercantil Gahn y Cía. que el 24 de marzo de 1794 arribó al puerto de Cádiz en un queche llamado *La Concordia* cuyo maestre fue Nicolás Soderberg cargado de este material desde el puerto italiano de

22. R. REICHERT (2019), 75.

Civitavechia (Roma). Además de ello la Armada española durante el XVIII también extraerá material para los mástiles y arboladura de sus navíos del virreinato de Nueva España, en donde los bosques de pino son muy apropiados y abundantes para partes esenciales de los buques de su Armada²³.

A consecuencia de la Ordenanza de Montes de 1748, las reservas de madera para la construcción de buques para la armada se vieron mermadas, abocando a la corona a adquirir este producto en diversos países del Báltico, es por ello que fueron la madera junto a sus derivados (brea y alquitrán) los principales productos que llegaron a Cádiz para los años finales del siglo XVIII. Del total de la madera que se importó de los países del mar Báltico (39,64 %), el 18,19 % era madera en bruto, un 17,38 % de madera manufacturada (tableros, tablones, vigas de roble, remos, costillas, duelas, mástiles, tableros de tiro, bauprés y bote, etc.) y un 4,07 % para los derivados de la madera (brea, alquitrán y pez de palo).

En las dos fuentes consultadas, la madera en bruto aparece con diferentes nomenclaturas (madera, madera de construcción, madera ordinaria y madera prusiana). Al puerto de Cádiz llegaron un total de 183 embarcaciones entre danesas y suecas cargadas con dichos productos suponiendo el 53 % del total de bajeles que lo hicieron bajo pabellón danés, siendo los principales puertos de origen: Memel (Lituania) con 25 (e) para los años de 1789, 1790, 1791, 1793, 1794 y 1796, correspondiendo a los dos primeros años los de más recaladas tuvieron, coincidentes con el estallido de la revolución francesa; Friderichshavn (Noruega) con un total de 14 (e) para los años 1791, 1794, 1796 y 1797, destacándose el 1796 con 11 (e). No podemos olvidar San Petersburgo (Rusia) con un total de 23 (e)²⁴, correspondiente a los años 1792, 1796 y 1797, siendo estos dos últimos años en donde más arribadas sucedieron; el primero con 12 y el segundo con 9. Finalmente señalaremos el último de los puertos destacables Wyborg (Rusia) con un total de 11(e), correspondiendo a los años de 1790, 1796 y 1797, siendo el año de más entradas el de 1796 con 8.

El puerto gaditano recibió 86 embarcaciones bajo bandera sueca representando el 47 % restante del comercio sueco-danés. Estos provinieron

23. *Ibidem*, 80.

24. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5937, fols. 618-619. El 25 de noviembre de 1792, encontramos en una Protesta de Mar realizada por Jacobo Duyff de Holanda y capitán del navío holandés *Juan y Cornelio* que zarpó desde San Petersburgo (Rusia) con un cargamento de madera con destino a Cádiz, sufriendo los embates de un temporal.

de los puertos de Estocolmo (Suecia) con 7 (e) para los años 1790, 1791, 1794 y 1798, siendo la más abundante en 1791 con 4 (e); Loviisa (Finlandia) también con un total de 7 (e) para los años de 1791, 1792, 1794, 1799 y 1800; San Petersburgo (Rusia) con 10 (e) para los años de 1795, 1796, 1797, 1798 y 1800 y finalmente el puerto de Riga (Letonia) con un total 16 arribadas para los años de 1794 y 1795, destacando 1794 con 15 (e), coincidiendo justo en los años en los que España se encuentra inmersa en la guerra del Rosellón contra la República francesa.

Del total de madera manufacturada que arribó al puerto de Cádiz el 69 % vino consignado en embarcaciones bajo bandera danesa, y el 31 % por mercantes bajo pabellón sueco. Las maderas más apreciadas para la construcción naval eran el roble y el pino, ambos se complementaban perfectamente. Lo confirma el trabajo de Rafal Reichert, donde el historiador comenta que en 1780 el gobierno español a través de su Secretaría de Marina buscaba acuerdos comerciales con Rusia y la Prusia oriental con el fin de importar desde sus bosques de madera, los pinos de la zona polaca, ya que estos eran muy apreciados por su calidad para la construcción naval²⁵.

Por otra parte, el roble fue cargado principalmente desde San Petersburgo con un total de 18 (e) y de Memel (Lituania) con 9 (e) bajo bandera danesa, mientras que en el caso de los buques con bandera sueca la madera de roble provino de San Petersburgo con un total de 3 (e), Abo (Finlandia), Bioneborg (Rusia) y Helsingfors (Finlandia) con un total de 2 (e) para cada uno. Este tipo de madera se usaba para la construcción de la recia estructura de los cascos de los buques; mientras que el pino al ser más abundante, manejable y económico se empleaba para cuadernas, cubiertas, baos y forrado de los cascos. Las costillas o cuadernas eran las piezas curvas de madera que formaban el armazón del barco, normalmente iban unidas a la quilla del buque y estaban fabricadas de madera de pino, vinieron principalmente en barcos bajo pabellón danés, zarpando todos desde el puerto de Memel (Lituania) con un total de 13 (e) en los años de 1789, 1790, 1791, 1792 y 1796. Otro de los productos traídos del Báltico fabricados en madera de pino para la construcción naval fue el mástil, con un total de 23 (e) de las cuales, el 34,78 % provinieron de embarcaciones danesas en torno a los años 1790, 1792, 1796 y 1797, viniendo principalmente del puerto de San Petersburgo (Rusia) con un total de 6 (e), mientras que el 65,22 % de este producto vino a bordo de embarcaciones con pabellón sueco para los años 1792, 1793, 1794, 1795 y 1798, siendo el puerto de Riga (Letonia)

25. R. REICHERT (2019), 80.

el que más arribadas registró con respecto a este producto. En el caso del bauprés, pocas fueran las entradas al puerto de Cádiz siendo reseñables para el año de 1794 en donde hubo 2 (e) provenientes de Riga (Letonia)

Con todos estos datos y fechas se observa que principalmente el grueso de esta materia prima (bruta y manufacturada) provenía de Rusia, posiblemente debido a que esta posee la mayor extensión de bosques del mundo y con una gran biodiversidad de especies (roble, pino, abedul, abeto, etc.), extendiéndose su área por el Báltico oriental hasta el mar de Japón. Además de ello, durante el reinado de Catalina II, Rusia se anexiona parte de la mancomunidad de Polonia y Lituania, tomando así el control del puerto de Memel, principal muelle junto con el de San Petersburgo, de salida de la madera²⁶ que arribaría a Cádiz.

Otro punto a tener en cuenta es que principalmente, en los periodos beligerantes españoles, el número de embarcaciones con pabellón sueco y danés que transportaban esta materia prima aumenta considerablemente, este fenómeno probablemente se encuentre vinculado a la Liga de la Neutralidad Armada²⁷, donde Rusia junto a Suecia, Noruega y Dinamarca, se alían para contrarrestar el poderío naval inglés y así promover la libre circulación marítima en el Atlántico, Báltico y Mar del Norte. Posteriormente sabemos que a esta liga se adhieren Francia y Estados Unidos, por lo que se comprendería que, durante los periodos de la Revolución Francesa y la Guerra del Rosellón, el comercio directo con Cádiz no se viera interrumpido e incluso aumentara la entrada de esta materia prima a los astilleros gaditanos, para la construcción de flotas para la defensa y protección de las costas.

Las duelas²⁸ era otro de los productos que venía desde el Báltico, pues estas se usaban para la construcción de los barriles, empleados a posteriori para el transporte de múltiples tipos de mercancías a bordo. El total de embarcaciones danesas que trajeron este producto hasta Cádiz fueron 7 equivaliendo al 54 % de las arribadas en buques de la Liga, viniendo principalmente de los puertos de Kronstadt (Rusia)²⁹, Dordrecht

26. J. TORREJÓN CHAVES (2000), 163-222.

27. URL: <<https://www.americanforeignrelations.com/A-D/Armed-Neutralities-League-of-the-armed-neutrality.html>> (consulta: 21/03/2021).

28. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2020), 27.

29. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg 5936, fols. 35-36. Protestas de Mar del 26 de marzo de 1790 redactadas por Juan Castells, capitán del bergantín *San Blas* de 150 toneladas de porte que zarpó desde el muelle de Kronstadt con un cargamento de tablas y lonas, y por Christian Lorenzens, de Dinamarca, capitán del bergantín danés *Ana Dorotea* que salió en 1792 del mismo puerto con tablas, lino, lonas, lonetas e hierro.

y Midelburgo (Países Bajos), Hamburgo (Alemania), New York (EE.UU.) y Stettin (Polonia). Bajo pabellón sueco aparecen registradas 6 embarcaciones transportando dicha mercancía representando así el restante 46 %, principalmente de los puertos de Boston y New York (EE. UU.), Calmar (Suecia), Havre de Grace (Francia) y Riga (Letonia).

En relación a los productos derivados de la madera encontramos el alquitrán y la brea³⁰. Estos productos eran obtenidos a través de la quema de las raíces de los pinos, y empleadas para el calafateado e impermeabilización de las embarcaciones para evitar filtraciones de agua e impedir su putrefacción. El 9 % del alquitrán arribado bajo bandera danesa provenía del puerto danés de Copenhague y del puerto alemán de Hamburgo con 1 (e) cada uno; mientras que los buques con bandera sueca transportaron el 91 % del mismo representando un total de 20 (e) desde los puertos de Finlandia (Abo, Biorneborg, Jakobstad y Vaasa), Suecia (Calmar³¹, Estocolmo, Gefle, Gotemburgo, Gotlandia, Umea), Charleston (EE. UU.) y de Rusia (Brahstadt).

En segundo lugar, la brea transportada por embarcaciones danesas provenía de Copenhague y Frederikshavn³² (Dinamarca) representando el 10 %, mientras que las embarcaciones suecas las transportaron desde Abo, Biorneborg, Jakobstad y Vaasa (Finlandia), Calmar, Estocolmo, Gefle, Gotemburgo, Umea (Suecia), Charleston (EE. UU.) y Brahstadt (Rusia) representando el 90 %. Un tipo de Brea era la llamada pez de palo³³, este tipo de brea vino solamente en 3 embarcaciones provenientes de Bergen (Noruega) y Weimouth (Inglaterra).

Aun siendo la madera el principal producto que se extrajo del Báltico y llegó hasta las costas gaditanas, otras mercancías merecen la atención

30. G. ARANDA Y ANTÓN (1999), 15-18.

31. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5937, fols. 623-626. El 28 de noviembre de 1792, encontramos una Protesta de Mar realizada por Juan Lindstrom, ciudadano sueco y capitán del paquebote de esa nacionalidad llamado *Las armas de Calmar*, que zarpó del puerto sueco de Calmar llevando en sus bodegas madera, alquitrán, duelas y otros efectos con destino a Cádiz, sufriendo las consecuencias de un temporal en la mar.

32. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5937, fols. 159-160. También desde Frederikshavn el 6 abril de 1793 nos llegó un cargamento de tablas de madera. Esto está documentado en una Protesta de Mar realizada por Federico Jacobo de Jougen, danés capitán del navío ruso *Paulo Petrowitz* que zarpó del puerto de Frederikshavn con tablas para la ciudad Cádiz.

33. Pez de palo: es la brea que se extrae mediante el fuego de los descartes de la tala de los bosques sobre todo de coníferas.

por su alto porcentaje de arribadas al puerto de Cádiz, como son: cereales, metales y tejidos.

El trigo fue uno de los productos más importados desde el Báltico a Cádiz, esto puede ser debido a la crisis cerealística que asoló a España desde 1787³⁴, crisis de desabastecimiento que no solo afectó a la península ibérica sino a toda la zona del occidente europeo debido a las malas cosechas producidas de este cereal³⁵. España se abasteció principalmente de trigo marroquí arribado desde el puerto de Dar El Beïda (Casablanca), siendo los buques con pabellón danés los que se encargaron de transportar el que nos llegó desde el Báltico. Es de reseñar que fueron los años de 1794 y 1797 en los que más embarcaciones con bandera de este país arribaron al muelle gaditano desde los puertos de Copenhague, Danzig, Hamburgo y Widau, del mismo modo desde el Mediterráneo, embarcaciones danesas cargadas con este producto venían desde puertos italianos (Georgenti y Sicilia) a descargar dicha mercancía en Cádiz, para luego salir repletas de un producto excedente en esta región como es la sal³⁶, para los puertos de Copenhague y Danzig. Ejemplo de esta afirmación lo encontramos el 23 de marzo de 1794 en el registro de Sund donde podemos constatar que una embarcación bajo pabellón danés proveniente del puerto de Cádiz y con destino a Dantzig transportó en sus bodegas este producto, capitaneado por Peder Olsen de Kragero. A Cádiz, según los registros del Sund, llegaron un total de 2.539 fanegas de trigo, entre los años 1791 a 1797, destacando Danzig como puerto de origen.

La alhóndiga de Cádiz (se ubicaba en el actual Palacio de Congresos gaditano, antigua Fábrica de Tabaco), dependiente de la institución municipal, regulaba el comercio del trigo de esta ciudad y sus existencias. Creada en 1767, pudo llegar a albergar en sus silos más de 70.000 fanegas de trigo³⁷. Se ha estimado que el consumo gaditano de este cereal rondaba las 219.000 fanegas en 1768 y las 265.000 fanegas veinte años después, por lo que los

34. R. REICHERT (2019), p. 93. M. RUIZ GALLARDO (1996-1997), 83-100.

35. J. I. MARTÍNEZ RUIZ (2005), 51.

36. A. L. LÓPEZ MARTÍNEZ (2007), p. 99. F. LÓPEZ CIDAD, M. AYARZAGÜENA SANZ y S. VALIENTE CÁNOVAS (2017), 48. Comentan sobre el uso y empleo de la sal para las pesquerías y cómo los comerciantes de las regiones del mar Báltico y el mar del Norte, durante los periodos de heladas, viajan hacia la zona sur del Atlántico para obtener dicho producto de las zonas de la breña francesa, Setúbal y la bahía de Cádiz. Además, la bahía de Cádiz fue el enclave salino más importante que hubo por su dimensión destacándose las zonas del caño San Pedro, Trocadero, San Fernando y caño Sancti-Petri.

37. Una fanega de trigo equivalía a 43,247 kg, por lo que la alhóndiga gaditana podía en un momento dado, albergar hasta más de tres millones de kilos de grano.

depósitos gaditanos hubiesen podido garantizar el suministro de trigo a la ciudad durante al menos, tres o cuatro meses³⁸.

Los gestores de la alhóndiga gaditana reducían su círculo de adquisiciones de grano a los campos de Jerez y Sevilla, por lo que serían los comerciantes del lugar los que se encargarían de cubrir el resto de la demanda con la importación de trigo extranjero.

Como ya hemos dicho, fue la sal el principal producto exportador de los comerciantes gaditanos hacia las regiones bálticas, según nos dejan ver los registros del Sund y que esta era transportada primordialmente por embarcaciones de pabellón danés, en concreto el 89,28 % frente a un 13,72 % de embarcaciones bajo bandera sueca.

Continuando con el estudio observamos que el puerto danés de Copenhague fue desde el que zarparon más embarcaciones cargadas de trigo con destino a Cádiz y que curiosamente, fue este mismo puerto el receptor de la mayoría de la sal exportada hacia el Báltico. En cambio, si se realiza un estudio global de las diferentes zonas europeas de exportación de la sal, veremos que España no fue el principal proveedor de este producto al Báltico, sino que la mayor parte solía provenir de Portugal, Francia e Italia, para los años de 1700 a 1783³⁹. En cambio, si seguimos avanzando en el tiempo observaremos que para los años de 1789 a 1800 este panorama cambia, pues el predominio del comercio de la sal lo encabezan los ingleses, seguidos de los portugueses, españoles, franceses e italianos.

Dejando a un lado los cereales y la sal, nos adentraremos ahora en el transporte de los metales que llegaron desde el Báltico. Esta materia prima a fines de siglo suplió en gran medida la bajada considerable de exportación de trigo del Báltico a la Península. Los metales que principalmente llegaban del Báltico fueron hierro y acero, estos productos se importaron para la industria española, sobre todo la naval, y se recibieron principalmente por embarcaciones bajo pabellón sueco, siendo los principales puertos de salida Estocolmo, Gefle, Loviisa, Riga y para el caso en concreto del acero, el puerto de Estocolmo. Sabemos que el hierro llegó a Cádiz desde la ciudad sueca de Estocolmo, el origen de dicho metal probablemente fuesen las minas de hierro de Utö, la explotación mineral férrea más antigua de Suecia.

Finalmente hablaremos de los tejidos. Estos eran importados desde el Báltico principalmente por embarcaciones de pabellón danés desde muy diferentes puertos, destacándose principalmente el de Copenhague y el

38. J. I. MARTÍNEZ RUIZ (2005), 49.

39. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2000), 321.

puerto de San Petersburgo, además de ello se ha podido observar que la mayoría de las veces que estos productos llegaron al puerto de Cádiz, lo hicieron durante los años en donde España se encontraba en serios conflictos bélicos con Francia o con Gran Bretaña, pues en los años que más predominan fueron de 1795 a 1797. Los productos que más se recibieron ya fuera bajo pabellón danés o sueco eran las sábanas para bote, lienzos y cáñamo. El primero era traído desde Riga, San Petersburgo y Wyborg en embarcaciones de pabellón danés destacando entre estos principalmente San Petersburgo con un total de 12 (e) para 1796 y 8 (e) para 1797, sin embargo, en el caso de los suecos sus rutas cambian, pues estos los transportaban desde Gefle, Loviisa, Riga y Wyborg, de todos estos puertos desde el que más veces se fletó este producto fue el de Riga con un total de 8 arribadas en 1794.

En relación con el lienzo⁴⁰, este era tejido con lino y cáñamo y se empleaba principalmente para la fabricación de ropa interior. Esta fibra nos la podíamos encontrar de dos formas: en basto y en fino. Además de fabricarse la ropa interior femenina y masculina con este producto también se empleaba para la manufactura de otros productos como camisas o sábanas. Esta mercancía por lo general era transportada tanto por embarcaciones con pabellón sueco como danés, viniendo principalmente de los puertos de Copenhague, San Petersburgo y Memel.

Las lonas, el lino y el cáñamo eran generalmente de procedencia rusa, y tenían como destino los arsenales de la Armada y las fábricas de vela gallegas⁴¹. En los datos que recogemos a través del Diario Marítimo de la Vigía y de los registros del Sund sabemos que para los años de 1789 a 1800 estos productos fueron transportados por navíos de ambos pabellones (sueco y danés). La lona que salía del Báltico principalmente provenía de Pillau (actualmente Baltisk), Liverpool, Estocolmo, Riga y San Petersburgo, aunque no en grandes cantidades, es posible que la demanda de este producto fuera inferior, debido a que en España, la ciudad de Granada poseía el monopolio de la lona y el cáñamo, por lo que comerciantes granadinos se convirtieron en los principales proveedores de velas para la Armada española. Pero no solo vendían a este estamento militar, sino también a las naves comerciales de la época, siendo aquellos velámenes manufacturados en la Real Fábrica de Lonas de Granada⁴², sabemos que este monopolio

40. B. ROSILLO (2016), 180.

41. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2000), 323.

42. M. MOLINA MARTÍNEZ (1985), 249.

fue decayendo paulatinamente tras las derrotas del cabo de San Vicente en 1797 y la batalla de Trafalgar en 1805.

Este cáñamo provenía de los puertos de Riga bajo embarcaciones de pabellón danés con un total de 16 (e) repartidas entre los años 1790, 1791, 1792 y 1795, siendo el año con mayor número de entradas el de 1791. Además del puerto lituano, las embarcaciones bajo pabellón sueco se aventuraron a transportarlo desde el puerto de Gotemburgo allá por el año 1800.

Ya desde mediados de siglo el cáñamo fue transportado desde parajes rusos como ya comentamos con anterioridad, de este maleable producto natural se fabricaban cuerdas, redes y velas para los navíos, en muchas ocasiones este producto era adquirido y transportado desde las regiones del norte, debido a que su bajo coste en comparación con su precio en España compensaba el coste del flete desde las lejanas regiones norteñas. En su artículo Rafael Torres Sánchez⁴³ nos comenta que, en momentos de conflictos, poniendo como ejemplo la guerra de España contra Gran Bretaña en 1779, este producto sufrió un importante incremento de su precio de adquisición, debido a la alta demanda de esta materia prima ya que se conocía la incapacidad de España para producir tal cantidad de esta fibra vegetal (25.045 quintales anuales), por lo que la corona española se vio obligada a solicitar dicho producto a los proveedores cercanos al puerto de Riga. Esto hizo que ya desde mediados del XVIII hasta 1800, el puerto letón, fuese el principal punto de salida exportadora del cáñamo destinado a los arsenales de la corona española.

3. CONSIGNATARIOS RECEPTORES DE LAS MERCANCÍAS QUE ARRIBARON BAJO PABELLÓN SUECO O DANÉS

Desde el traslado de la Casa de Contratación desde Sevilla a Cádiz en 1717, muchos países europeos decidieron nombrar cónsules a reputados comerciantes europeos asentados en la ciudad gaditana. En los últimos doce años del siglo XVIII, arribaron al puerto de Cádiz un total de 619 embarcaciones fletadas bajo pabellón danés o sueco. Ya desde mucho antes, los gobernantes de ambos países designaron a consignatarios afincados en dicho muelle como cónsules cuya misión sería la de entender de los asuntos propios de cada país, principalmente los mercantiles.

En el periodo estudiado, el cónsul danés en la ciudad de Cádiz fue el consignatario afincado en este lugar y nacido en la ciudad de Ámsterdam,

43. R. TORRES SÁNCHEZ (2012), 52.

Renato Boom. Hijo de Reynaldo Boom y Margarita Laps. En un documento de poder para testar fechado en 1782⁴⁴, leemos que, a sus 36 años, es socio de la compañía mercantil Renato Boom y Cía. junto con sus socios Mauricio Jacobo Lobé, Juan Sorhairs y Juan Luis del Leganay. Igualmente, es socio de la empresa denominada Mauricio Lobé y Cía afincada en la ciudad de Ámsterdam.

En dicho documento, nombra albacea a su socio don Mauricio Jacobo Lobé, cónsul de la república de Holanda en Cádiz, vecino y del comercio de esta ciudad. Normalmente su socio exportaba mercancías (cacao, queso, manteca) desde los puertos de Dordrecht, Ámsterdam y Tenerife. Además de ello, Renato Boom en dicho testamento nombra a sus tres apoderados y albaceas, estos son sus socios Mauricio Jacobo Lobé, Juan Sorhairs y Juan Luis del Leganay, entregándole y dejando dicho que, en caso de su fallecimiento, todos sus bienes pasaran a sus dos únicas herederas universales, a doña Petronila y doña Alida Boom sus hermanas naturales de la ciudad de Ámsterdam residentes en el convento de religiosas del mismo lugar.

Según consta en un testamento recíproco de 1785⁴⁵, aparece ya como casado, al haber contraído matrimonio católico con Gertrudis Micaela Cabanon y Violet, hija de Pedro Bernardo Cabanon y Gertrudis Violet. Boom recibe como dote 10.250 pesos de a 128 cuartos, entregándole él a su esposa la cantidad de 2.000 pesos en concepto de arras. Renato Boom fue nombrado cónsul de Dinamarca y Noruega en Cádiz y Andalucía en 1792, ese mismo año, este nombra vicecónsul en la ciudad de Sevilla a Joaquín Amadeo Ludendorff permaneciendo en el cargo hasta 1795 cuando fue sustituido por Jacobo Gattens.

Tras su fallecimiento el 10 de enero de 1802, siguiendo las indicaciones reflejadas en su testamento, deja dicho que todos los procedimientos o consultas se le realizaran al encargado de su casa de comercio, Phelipe Molinier. Deja el poder de testar a: su mujer Gertrudis Micaela Cabanon y Violet, al canónigo de la catedral de Cádiz Antonio Manuel Trianes, a su suegro Pedro Bernardo Cabanon, a su socio Mauricio Jacobo Lobé y a su encargado Phelipe Molinier. Su mujer actuará como tutora legal y le entregará a su debido tiempo los bienes y caudales que les correspondan a sus cinco hijos: Pedro de dieciséis años, José de nueve, Juan de seis, Renato de dos y finalmente su último hijo Sebastián de un año de edad⁴⁶.

44. AHPC, Protocolos, Cádiz, leg. 2202, fols. 1864-1867.

45. AHPC, Protocolos, Cádiz, leg. 2208, fols. 10-15.

46. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg 644, exp. 52.

Informa a sus allegados que, tras su fallecimiento, usen algunos de sus bienes para venderlos en las almonedas y proceder posteriormente al pago de las deudas que en el mismo testamento Renato Boom deja estipuladas. El saldo a su favor reflejado en su balance del 10 de enero de 1802, asciende a la cantidad de 1.293.778 reales de vellón y es certificado por el notario Luis Cosme. Cuando se procede a la realización del reparto de los bienes, la situación queda de esta forma:

Tabla 3. Reparto de la herencia de Renato Boom

LIQUIDACIÓN NOTARIAL DEL PATRIMONIO DE RENATO BOOM AL 05/04/1802		
A la viuda de Renato Boom		717.931,00
Por dotes y arras	154.352,00	
Mitad de gananciales	363.483,00	
Liquidación de Grepi y Marliani	115.398,00	
Plata labrada y alhajas	29.365,00	
Muebles	6.873,00	
Ropa	2.298,00	
Créditos de dudoso cobro	46.139,00	
Residual	23,00	
Remanente del quinto	191.614,00	
A los hijos de su matrimonio		539.576,00
A cada uno de sus 5 hijos	107.915,00	
Gastos del funeral		36.271,00
IMPORTE TOTAL EN REALES DE VELLÓN		1.293.778,00

Fuente: AHPC, Protocolos, Cádiz, n.º 5912, fols. 261r-264v.

La casa comercial de Renato Boom mantiene una serie de relaciones a lo largo del XVIII con otra mercantil aparte de la ya nombrada de Mauricio Jacobo Lobé (socio), que es la llamada Greppi y Marliani. El primer Lobé fue nombrado cónsul de Holanda⁴⁷ en Cádiz a partir de 1783.

Renato Boom suscribió a finales del siglo XVIII un total de 57 pólizas de seguros por un valor de 2.501.440 reales de plata⁴⁸. Como curiosidad diremos que fue uno de los 27 propietarios de la Casa de la Camorra de Cádiz. Este edificio que comenzó siendo espacio escénico dedicado a la ópera italiana, es en la actualidad sede del centro municipal de artes escénicas

47. AHN, Estado, leg. 631, exp.15.

48. G. CARRASCO GONZÁLEZ (1999), 302.

de Cádiz. Este comerciante, sobre todo para los años de 1794 a 1800 se dedicó a consignar navíos que solían venir en lastre. Sirva como ilustración uno de ellos, como fue el bergantín *La Resolución* que hizo entrada en el puerto gaditano el uno de julio de 1799 viniendo en lastre y proveniente de Dordrecht (Holanda) capitaneado por Simón Berhe Hestolfs. Además transportó gran variedad de mercancías como trigo, acero, hierro, brea, madera, bacalao, tocino, carne y manteca, por ejemplo, el bergantín que hizo su arribada al puerto de Cádiz el 27 de diciembre de 1799 denominado *Santa Karen* capitaneado por Sven Ovvan, procedente del puerto marítimo de Randers (Dinamarca) y bajo bandera danesa (este consignatario trabajó siempre con buques que navegaban bajo la bandera de su país, según los datos del Diario Marítimo de la Vigía) y en cuyas bodegas transportaba manteca y carne o el bergantín *La Perla*, que el 17 de agosto de 1799, procedente de Frederikshavn (Dinamarca) y cuyo maestre fue Christian Palm, transportó hierro, brea y madera. En *Los Tres Hermanos*, el 31 de octubre de 1799, el capitán Pedro Witsen patroneó hasta aguas gaditanas un queche cargado de bacalao procedente de Islandia.

Otro comerciante que actuó y llevó a cabo su actividad profesional en Cádiz fue Otton Federico Ludendorff⁴⁹ natural de Stettin del reino de Prusia, de religión protestante. Fue hijo legítimo de Carlos Otton Ludendorff y Sofia Isabel Ludendorff y Weyland, naturales de Stettin. En 1798 mandó redactar su testamento dejando como apoderado a Esteban Balleras para que ejecutara su voluntad, en caso de ausencia de este lo haría Juan Federico Weis o Juan Ernesto Simon. El reparto se llevará a cabo entre sus cinco hermanos: Carlos Pedro vecino y comerciante de Brieg además de Consejero de Regencia; Juan Enrique, vecino y del comercio de Hamburgo; Joaquín Amadeo y Agustín Guillermo ambos del comercio de Stettin; y finalmente su hermana Sofia Isabel de Stettin.

Juan Ernesto Simon fue socio de Otton Federico Lundendorff, ambos de la Pomerania, su casa de negocios se hacía llamar Simon y Lundendorff y solían trabajar a comisión⁵⁰. Principalmente transportaban duelas, mercancías, además de arribar en lastre bajo bandera danesa, provenientes de los puertos de Helsingor y Hamburgo. Sin embargo, cuando consignaban buques bajo pabellón sueco solían llegar de los puertos de Gijón y Gotemburgo cargados con carbón, tablas, hierro o brea. Algunos de los barcos que arribaron al muelle gaditano fueron: el 19 de junio de 1799 el bergantín

49. AHPC, Poder para testar, leg. 410, fols. 327r-329v.

50. *Idem*.

llamado *Fedesnesland* procedente de Hamburgo (Alemania) y capitaneado por Cristian Bergfeld, que navegaba bajo bandera sueca llegando en lastre sus bodegas; el 6 de febrero de 1800, arribó un bergantín llamado *La Sofía* cuyo maestro fue Gregorio Blomner procedente de Gotemburgo (Suecia) transportando bajo bandera sueca mercancías tales como tablas, hierro y brea; el 3 de junio de 1800 el mismo bergantín, pero esta vez patroneado por su hermano el maestro Carlos Blomner, procedente de Gijón y transportando carbón asturiano y piedras de molino.

En el caso de las casas comerciales que consignaron buques bajo bandera sueca y que destacaron a finales del XVIII, fueron: Juan Jacobo Gahn (Gahn y Cía.); la comercial Rey y Brandembourg; Juan Nicolás Böhl y la empresa Ellerman y Hermanos.

Juan Jacobo Gahn fue cónsul general sueco para Andalucía con sede en la ciudad de Cádiz, lo que le confería jurisdicción sobre todos sus compatriotas en el territorio andaluz y todos sus puertos. Fue uno de los comerciantes de Cádiz más señeros durante los años que nos ocupan. Su compañía Gahn y Cía. estaba compuesta por dos socios principales, ambos de nacionalidad sueca, D. Juan Jacobo Gahn (socio primero y principal) y D. Carlos Christianin (vicecónsul sueco contemporáneo de su socio Gahn). La sociedad se fundó con un capital mínimo.

Durante al menos el año 1781 suministró cobre⁵¹ para el forrado de los navíos, primero al Real Arsenal de la Carraca⁵² en San Fernando y posteriormente al resto de navíos de la bahía de Cádiz. Para ello ampliaron los almacenes localizados en el Trocadero de Puerto Real⁵³. Ya en el año 1786, el Banco de San Carlos les subarrendó la concesionaria de la tablazón y las arboladuras que necesitasen los tres arsenales de la Armada española. Por fin, en 1794 firmaron un nuevo acuerdo con el Ministerio de Defensa para el mismo fin, pero ya como contratista y no como subarrendado para suministrar este mismo material⁵⁴. Siendo esta la actividad

51. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5935, fols. 193-194. En un documento de 3 de julio de 1781 se habla de la fianza que Andrés Hagstrom, vecino del comercio de Cádiz entrega a la Real Hacienda para asegurar la remesa de contrata de cobre que para el Real Arsenal de la Carraca de San Fernando, llegaría en el bergantín sueco *El Enmannuell*, procedente del puerto de Estocolmo.

52. J. QUINTERO GONZÁLEZ (2004), 235-236.

53. AHPC, Protocolos, Cádiz, leg. 4286, fols. 701-704.

54. Estos son algunos ejemplos de los múltiples fletes que consignó la empresa sueca Gahn y Cía. y cuyo destino fue el puerto de Cádiz: el 4 noviembre de 1790 el bergantín llamado *La Catalina Sofía*, proveniente de Copenhague como puerto principal y Helsingor

principal de la empresa, actuaban igualmente como consignatarios de otras casas extranjeras.

Esta casa comercial actuó como consignataria de empresas extranjeras, sirva como ejemplo la comercial sueca llamada Arfaredss e Hijos, inscrita en Göteborg. Las cosas iban bien, prueba de ello fueron las incorporaciones a la sociedad de D. Bernabé Portillo, aumentando el capital social de la misma hasta 48.000 pesos de a 15 reales de vellón y D. Valerio de Martino y su fábrica de jarcias⁵⁵ como una especie de «Joint Venture» del siglo XVIII, donde Gahn y Cía. aportarían los 2/3 del capital y D. Valerio Martino el tercio restante. En principio se cree que la nueva sociedad duró al menos hasta 1791, donde las guerras y las estrecheces económicas que pasó la compañía sueca probablemente hicieran que se disolviera dicha empresa conjunta.

Esta compañía también hizo de consignataria de otros buques de bandera sueca que transportaban mercancías típicas del Norte hacia Italia, trayendo de vuelta trigo que era descargado total o en parte en los muelles de Cádiz. Posteriormente estos mismos barcos eran cargados hacia el Norte normalmente con sal. Igualmente, los barcos suecos aprovechaban la alta demanda de navíos para la Carrera de Indias, vendiéndolos en el comercio que existía para este menester en el puerto gaditano. Esta era la manera más rentable de realizar un flete: 1.º traían del norte madera y otros productos, 2.º descargaban en puertos italianos sus bodegas y cargaban cereales, 3.º vendían en Cádiz la mercancía allí recogida, 4.º o bien cargaban sal o materias primas baratas para el Norte o bien, y era lo más rentable, ponían en venta el barco⁵⁶.

Otra de las compañías que trabajaron en el Báltico y que tuvieron relación directa con Cádiz para los años de 1789 a 1794 fue Rey y Brandembourg. Como podremos observar en la tabla anexa, a esta empresa se le consignaron mercancías de las siguientes nacionalidades: francesa, inglesa, española, holandesa, ragusea, danesa y sueca. El año con mayor entrada de embarcaciones a ellos consignadas fue 1790 con 28 buques, 10 bajo nacionalidad francesa, 1 bajo española, 9 bajo holandesa, 7 bajo danesa y 1 bajo pabellón sueco.

como secundario transportó en sus bodegas alquitrán, brea y cáñamo bajo pabellón danesa; el 13 de noviembre de 1791, consignó un paquebote bajo bandera sueca de nombre *El Gustavo*, proveniente de Estocolmo, cargado de madera; el 3 de noviembre de 1800, un queche denominado *El Pedro* arribó al puerto gaditano, proveniente de San Petersburgo, cargado de madera.

55. AHPC, Protocolos, Cádiz, leg. 5935, fols. 193-194.

56. G. CARRASCO GONZÁLEZ (2000), 330-333.

Tabla 4. Barcos consignados anualmente a Rey Brandenburg (1789-1800)

CONSIGNATARIO	NACIONALIDAD							Nº DE BARCOS
	FRA	GBR	ESP	NLD	RAG	DNK	SWE	
REY Y BRANDENBOURG								
1789	8	4	-	7	-	1	-	20
1790	10	-	1	9	-	7	1	28
1791	7	-	-	5	1	2	1	16
1792	-	-	-	1	1	-	-	2
1794	-	-	-	-	-	2	-	2
SUMAS	25	4	1	22	2	12	2	68

Fuente: Elaboración propia según los datos extraídos del Diario Marítimo de la Vigía

Las mercancías que consignó hasta el muelle gaditano fueron: en 1789, madera bajo pabellón danés desde el puerto de Memel en Lituania; en 1790, madera desde Memel, Wiburgo⁵⁷ y Hamburgo, todo bajo bandera danesa. En ese mismo año, y desde el puerto de Memel consignó madera bajo pabellón sueco; en 1791, principalmente arribó madera y cañamo también desde Memel bajo bandera danesa en embarcaciones por el consignadas. También en 1791, su casa comercial consignó el trigo de una embarcación bajo pabellón sueco desde la ciudad de Sicilia. Ya en el año 1794, consigna desde el puerto de Hamburgo y bajo bandera sueca un cargamento de trigo para Cádiz⁵⁸.

A continuación, hablaremos de otra de las grandes casas comerciales que trabajaron en el Báltico y tuvieron relación directa con el puerto gaditano: Böhl y Hermanos. Juan Nicolás Böhl vino al mundo en Hamburgo en 1770, dentro de una familia dedicada exclusivamente al comercio de telas en la

57. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5937, fols. 463-464. Protesta de Mar del 17 de agosto de 1792 hecha por Enrique Poppes de Dinamarca, capitán del navío holandés *El placer de la mar*, que salió de la rada de Wiburgo con tablas para la casa comercial de Cádiz Ghan y Cía., sufriendo los embates del temporal durante su travesía.

58. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5937, fols. 572-573. Prueba de la importación de trigo desde el puerto de Hamburgo es una Protesta de Mar del 25 de octubre de 1792, donde se refleja que Pieter Pieters, capitán del bergantín holandés *La Dama Cornelia Fokkelina*, que salió desde ese puerto para el de Cádiz, sufriendo en su travesía del embate de un temporal.

ciudad de Cádiz, siendo considerada como una de las más acaudalas del momento. Nació en el seno de una estirpe protestante, que se preocupó de ofrecerle una esmerada educación junto con su hermano Antonio Amadeo en Hamburgo, bajo la tutela de un prestigioso pedagogo de procedencia alemana, José Enrique Campe. En 1784 Juan Nicolás es enviado a Andover (Inglaterra) para proseguir con sus estudios y desarrollar su fluidez en el inglés siendo al año siguiente enviado a Cádiz para entrar en el negocio familiar, aunque la tendencia de este no fue precisamente comercial, ya que se dedicó principalmente al arte y la cultura⁵⁹.

En 1785 los Böhl eran considerados como una familia con una importante solidez económica. De los dos herederos, será Antonio Amadeo quien se hará cargo del negocio familiar hasta el año 1800 en que fallece. Observamos que, a diferencia de otros, los Böhl recibían mercancías regularmente, como comprobamos en los años estudiados del Diario Marítimo de la Vigía.

Tabla 5. Barcos consignados anualmente en Böhl y Hermanos (1789-1800)

CONSIGNATARIO	NACIONALIDADES						Nº DE BARCOS
	BÖHL y HERMANOS	FRA	GBR	ESP	NLD	DNK	
1789	-	-	-	1	7	-	8
1790	1	-	-	9	-	-	10
1791	-	-	2	1	8	1	12
1792	-	-	1	1	7	-	9
1793	-	-	-	1	-	-	1
1794	-	1	1	1	15	-	18
1796	-	-	-	-	2	-	2
1798	-	-	1	-	2	-	3
1799	-	-	-	-	6	2	8
1800	-	-	-	-	1	-	1
SUMAS	1	1	5	14	48	3	72

Fuente: Elaboración propia según datos del Diario Marítimo de la Vigía

En el año 1794 a esta empresa les fueron consignados un total de 18 barcos, 15 de los cuales eran bajo pabellón danés. En los apuntes estudia-

59. M. BUSTOS RODRÍGUEZ (1995), 223.

dos del Diario Marítimo de la Vigía, una parte importante de los productos importados por esta sociedad vienen nombrados con el genérico de «mercancías», lo cual impide obtener información concluyente sobre el tipo de comercio que realizaban. Otra parte de los buques llegaban al puerto de Cádiz simplemente «en lastre».

La madera era el producto estrella de los Böhl, está era cargada en los puertos de Copenhague y Helsingor. La «mercancía» proviene de los muelles de Hamburgo y eran cargadas por embarcaciones de nacionalidad sueca; los buques daneses recogían sus cargas desde los puertos de Hamburgo, Torbay, Graveline y Cowes. Los barcos que arribaron a Cádiz en lastre lo hicieron bajo nacionalidad danesa y procedían de Dublín y Ámsterdam.

Por último, otra de las grandes compañías comerciales afincadas en Cádiz fue la alemana Ellerman y Hermanos. Esta fue una de las empresas germanas más importantes de la segunda mitad del siglo XVIII⁶⁰. Provenientes de Hamburgo según cuentan sus testamentos, volvemos a constatar el carácter familiar de la empresa, tónica común del momento. Los Ellerman crearán diferentes sociedades, formadas igualmente por distintos socios, pero eso sí, todos de procedencia alemana como reflejan los testamentos de 1784 y 1821.

En 1784 los Ellerman se relacionarán con Juan Jacobo Schielper, Cristóbal Nopper, Carlos Aderman, y los hermanos Juan, Christian y Bernardo Biesterfeld, formalizando ante notario un contrato de unión temporal de tres años, hasta 1786, cuando la compañía desaparecerá. A partir de este año Ellerman se asociará con Jacobo Schielper formando la sociedad Ellerman, Schielper y Cía.⁶¹. Ya en 1792, el apellido Ellerman lo encontramos implicado en dos compañías, la anteriormente citada y la que formó junto con un antiguo socio, Bernardo Biesterfeld, la denominada Ellerman, Biesterfeld y Cía.⁶².

Enrique Ellerman en su testamento de 1784 describe sus bienes inmuebles (casa en Cádiz con una carga de dos tributos: uno de cuatro ducados de vellón a pagar al convento de San Francisco de Cádiz, y otro de sesenta ducados a una capellanía; y media salina en Puerto Real llamada Ntra. Sr.^a del Pilar), que tras su fallecimiento les va a dejar a sus herederos, acompañado con una cláusula en la que informa cómo se tiene que realizar el reparto de las limosnas a los lugares que el disponga, incluso deja

60. M. BUSTOS RODRÍGUEZ (1995), 223.

61. AHPC, Protocolos, Cádiz, leg. 5372, fols. 155 -160

62. AHPC, Protocolos, Cádiz, leg. 5592, fols. 333 -335

constancia por escrito en el testamento las instituciones a las que donará dicha limosna. Estas serán: el hospicio de la Caridad de Cádiz, el hospicio de San Juan de Dios, el hospital de Mujeres, la casa de Niño de Cuna y la casa de Viudas Pobres.

Cuando el nombre comercial de la firma desaparece de las tablas estadísticas, es motivado por el cambio de accionariado de la sociedad, comenzando la actividad de la nueva empresa cuando finiquitan la anterior. La compañía Ellerman, Schlieper y Cía., perdurará en estas tablas desde 1789 hasta 1792, importando sus mercancías bajo nacionalidad holandesa. El año que tuvo mayor número de arribadas esta compañía fue 1789 donde recalaron en el puerto gaditano 13 embarcaciones. A continuación de esta, aparece la compañía Ellerman Biesterfeld y Cía. que ya perdurará al menos durante los años del estudio. El año de mayor afluencia de buques por ellos consignados fue 1794 con 6 buques, 5 de ellos bajo nacionalidad holandesa y el sexto bajo danesa.

En 1798 nos aparece 1 (e) consignada a la compañía Ellerman y Cía, un buque que navegaba bajo pabellón danés. Esta compañía desaparecerá de las tablas al año siguiente, 1799. Ellerman Schielper y Cía. importó la madera desde los puertos de Windo, Helsingor, Arcángelo, Fensburgo y Memel, todas las arribadas de estos puertos fueron de embarcaciones bajo bandera danesa.

4. RUTAS COMERCIALES

En este trabajo dividiremos las rutas en dos grandes bloques: las rutas directas hacia el puerto gaditano y las rutas con escalas intermedias.

4.1. Rutas con escalas directas

A lo largo de este trabajo, y gracias a los registros tanto del Diario Marítimo de la Vigía como del Sund, hemos podido comprobar que la ruta directa más empleada por los buques que marearon bajo bandera danesa, fue la de Hamburgo-Cádiz, con un total de 49 (e) al puerto gaditano durante los doce años de estudio, sin apenas interrupciones en sus arribadas, observándose a su vez que el año que más embarcaciones danesas entraron desde ese puerto fue el de 1794 con un total de 11 (e), seguidos de 1790 y 1791 con 9 (e) cada uno. Hamburgo junto a Londres se volvieron los principales puertos de salida de embarcaciones hacia Cádiz desde el mar del Norte, para el caso de buques bajo pabellón danés fue el de Hambur-

go y para el caso del sueco fue Londres. Los barcos que partían desde el muelle hamburgués, también realizaban rutas con escalas, la mayoría de ellas eran en puertos del mar del Norte, pongamos como ejemplos las rutas Hamburgo-Cowes-Cádiz; Hamburgo-Deal-Cádiz; Hamburgo-Graveline-Cádiz y Hamburgo-Torbay-Cádiz.

Este puerto alemán también se dedicó a exportar productos manufacturados, sobre todo textiles y metalúrgicos, hacia toda la Europa occidental. Directamente implicados en el tráfico marítimo-comercial, trabajaban entre 40 y 50.000 habitantes de esa población, lo que significaba un tercio de los habitantes de esa ciudad a finales del XVIII⁶³.

Las mercancías arribadas al puerto de Cádiz dependían de dos zonas bien diferenciadas: el Báltico y la Europa central. De las ciudades costeras del Báltico se recibían y posteriormente se exportaban materias primas cruciales para Europa occidental y más concretamente el puerto gaditano receptaba: madera, cáñamo, brea, hierro o cobre. Se comerciaba igualmente con trigo, cera, cueros o lino traídos de Prusia, Polonia o Rusia, aunque esta mercancía no tocara físicamente el puerto hamburgués, sí las comisiones conseguidas por los intermediarios hanseáticos de esta ciudad. Haremos mención especial a los cristales de Bohemia que ocupaban una parte prominente en las exportaciones desde el puerto de Hamburgo⁶⁴.

Además de la de Hamburgo, hubo otras rutas que destacaron. Estas provenían principalmente del Báltico, destacando como ruta directa Memel-Cádiz, empleada esencialmente por embarcaciones danesas. Este puerto lituano tuvo, durante los doce años de estudio, un total de 25 (e), destacando 1789 con un total de 11 (e) y 1790 con 8 (e). La importancia de esta ruta pudo tener origen en el reparto de Polonia allá por el año de 1772, pues Prusia y Rusia desde entonces dominaron gran parte del territorio polaco, haciendo que la influencia política-militar de Holanda y Gran Bretaña en la zona del Báltico mermara considerablemente, dando origen a nuevas rutas comerciales. Es por ello que el puerto de Memel se convertirá en un importante distribuidor comercial destinado al transporte de productos forestales y agrícolas a Cádiz⁶⁵.

Otra de las rutas a destacar fue la de San Petersburgo-Cádiz, que principalmente estuvo activa en los años de 1792 a 1796, siendo los años de 1794 y 1796 los de mayor número de entradas, para el primero un total de

63. A. HERZIG (1910), 105.

64. K. WEBER (2010), 891-893.

65. R. REICHERT (2016), 140.

14 (e) y para el segundo 10 (e). Sin embargo, no tenemos registros de la interacción de este puerto con el gaditano con embarcaciones bajo bandera danesa en los años entre 1789 a 1791, ni desde 1797 a 1800, aunque en menor medida, tenemos ciertos datos en relación a embarcaciones suecas que nos hacen pensar que estas, aunque en menor escala, usaron también este puerto para los años de 1794, 1796 y 1798.

El puerto de San Petersburgo adquirió una merecida fama de puerto exportador de buenas maderas ya que durante todo el siglo XVIII las mejores materias primas para la construcción de arboladuras eran las extraídas de los bosques de esta ciudad y de la ciudad lituana de Riga. En el periodo estudiado, desde San Petersburgo entraron al puerto de Cádiz 26 mercantes, todos bajo bandera danesa, destacando los años de 1794 con 14 (e) y 1796 con 10 (e). Sin embargo, desde el puerto de Riga partían principalmente barcos bajo pabellón sueco, observándose a fines del XVIII, un total de 22 (e) para los años de 1794 a 1797, destacándose 1794 con un total de 18 (e).

Además de las ya comentadas hubo otras rutas emisoras directas, tanto de embarcaciones suecas como danesas que tuvieron una importante relevancia, este es el caso de la Frederikshavns-Cádiz, que abastecía al mercado español de un importante producto para el sector naval, la brea. Desde el puerto alemán de Bremen zarparon en ruta hacia Cádiz navíos que se caracterizaron por marear bajo pabellón danés y cuya carga desconocemos, pues normalmente quedaban registradas con el genérico de «mercancías» en el Diario Marítimo de la Vigía.

Otra de las rutas a destacar es la de Estocolmo-Cádiz, con un total de 13 (e), destacándose el año de 1795 con 5 (e) al puerto de Cádiz. Esta ruta era empleada principalmente por embarcaciones bajo pabellón sueco y era recorrida por navíos de gran tonelaje, los bergantines y paquebotes, pues se transportaban metales desde ese puerto sueco hasta Cádiz, siendo el hierro el más común de ellos, muy empleado en la industria naval. En menor medida arribaron madera y brea desde los bosques suecos.

Finalmente quiero hacer alusión a la ruta Londres-Cádiz, que junto a la Hamburgo-Cádiz fueron las que sustituyeron progresivamente a finales del siglo XVIII a la ruta que se mantuvo con el puerto de Ámsterdam, convirtiéndose estas en el centro del comercio con la zona del mar del Norte y el Báltico. A diferencia de Hamburgo, Londres fue perdiendo fuerza a finales de este mismo siglo, observándose en los registros del Sund y en el Diario Marítimo de la Vigía una caída considerable, mostrándose solo un total de 7 (e) desde Londres al puerto de Cádiz. Además de ello, la

mayoría de embarcaciones que entraron al puerto de Cádiz desde Londres lo hicieron bajo pabellón sueco, declarando arribar todas ellas en «lastre», probablemente para cargar productos coloniales en el puerto de Cádiz o para vender las propias embarcaciones a armadores de la Carrera de Indias.

4.2. Rutas con escalas

Ultimando este trabajo diremos que, para el caso de embarcaciones bajo pabellón danés, las rutas con escalas más empleadas fueron la de Hamburgo-Cowes-Cádiz; Memel-Helsingor-Cádiz; Sicilia-Cartagena-Cádiz; Sicilia-Cartagena-Málaga-Cádiz y finalmente Wiburgo-Helsingor-Cádiz. La escala en el puerto de Helsingor fue obligada en algunas rutas, no tanto por su importancia mercantil como por que utilizando el estrecho de Oresund se agilizaba la ruta. En este paso había de pagarse un «peaje» al rey danés Cristian VII para poder continuar con la travesía hacia el sur. El barco más utilizado por los armadores para este tipo de navegación fue sin duda el bergantín, barco que entre sus virtudes se encontraba la de ser rápido, marino y sobre todo admitir en sus bodegas una importante cantidad de mercancía.

Las principales rutas comerciales que utilizaron los navíos que marearon bajo bandera sueca, fueron: Gibraltar-Tánger-Cádiz (ruta claramente de cabotaje), Loviisa-Helsingor-Cádiz y la de San Petersburgo-Helsingor-Cádiz. Aquí observamos que se vuelve a utilizar el puerto secundario de Helsingor por ser parada obligatoria si se quería atravesar el estrecho de Oresund como parte de la ruta para su arribada al muelle gaditano.

5. CONCLUSIÓN

A modo de conclusión diremos que el propósito de este estudio no ha sido otro que intentar un primer acercamiento al comercio que se mantuvo entre la ciudad de Cádiz y su puerto con el norte europeo y el mar Báltico a finales del siglo XVIII, con la intención de describir cómo fue la interacción y el tráfico por aquellas zonas y las nacionalidades que más comercializaron en el puerto de Cádiz.

En este trabajo nos hemos centrado en el estudio del movimiento marítimo de las embarcaciones tanto las que arribaron como las que zarparon bajo pabellón sueco o danés. Para que el estudio fuese lo más completo posible, decidimos utilizar como fuente historiográfica no solo el Diario Marítimo de la Vigía, fuente principal, sino los datos contenidos

en el Registro del Sund y en menor medida, la Escribanía de Marina de Cádiz, con la idea de completar en lo posible, los vacíos que se dan en la fuente principal.

A través de este artículo hemos querido constatar como a finales del XVIII, el dominio comercial en el mar del Norte lo ostentaban hasta 1794 los ingleses y holandeses, y en menor medida otras nacionalidades (danesas, francesas, suecas, y españolas). Será a partir de 1795 y hasta 1800 cuando los mercantes ingleses y holandeses cedan su hegemonía a los buques bajo pabellón danés y sueco, dejando prácticamente sin movimiento a las otras nacionalidades citadas.

Una situación similar podemos observarla en los datos del Registro del Sund, haciendo alusión a las zonas bálticas, en donde nos percatamos como los daneses y suecos mantienen una continua relación con el puerto gaditano, desapareciendo de sus registros las embarcaciones bajo pabellón francés y español y dejando de arribar a partir de 1794 los navíos bajo bandera holandesa e inglesa.

Otro aspecto que sale a la luz a poco que estudies las estadísticas es como España busca en estos últimos doce años de siglo, rutas alternativas que abastezcan de productos necesarios para su población y de esta forma sortear las carencias que acontecieron en dicha nación debido a los conflictos bélicos sostenidos tanto con Francia como con Gran Bretaña y la creación de la Liga de la Neutralidad Armada fundada en 1780. Estos conflictos sucedidos durante finales de siglo, obligaron al comercio de la nación a la búsqueda de nuevas rutas comerciales por mar, a la reorganización de las redes clientelares y al abastecimiento por nuevos proveedores.

Durante la rivalidad mantenida con Francia entre 1789 y 1795, se ve claramente reflejado en nuestras fuentes como las arribadas de buques bajo pabellón francés disminuyen drásticamente. Con los movimientos bélicos cambiantes en este periodo de tiempo, al entrar en conflicto España ahora con Inglaterra, automáticamente serán los mercantes bajo bandera inglesa los que mermarán significativamente su comercio, incrementándose como consecuencia la presencia en los muelles gaditanos de navíos comerciales y corsarios franceses.

Aprovechando esta coyuntura, harán acto de presencia los buques que mearan bajo bandera neutral, siendo los más abundantes los de nacionalidad danesa, sueca y estadounidense, consiguiendo con su comercio poder suministrar las materias primas y manufacturadas que necesitaba en ese momento el país. Será la madera la protagonista de las importaciones recibidas en embarcaciones bajo pabellón de estos dos países, mientras

la sal⁶⁶ recolectada en la bahía de Cádiz será la mercancía más habitual transportada desde el muelle de la ciudad de Cádiz.

El alto porcentaje que significaron las importaciones de la madera (casi el 40 % del total), tanto en bruto como manufacturada, y la necesidad que de ella tenían tanto el sector civil como el militar, hizo factible que se pudiera comercializar otros productos con mucho menor porcentaje (como el cereal, legumbres, vegetales, hierro...) que de no ser por ella no serían rentables en su comercialización.

Importante también ha sido el estudio de los principales consignatarios extranjeros, actores imprescindibles en el comercio bilateral entre el norte europeo, el Báltico y el puerto de Cádiz, comerciantes que actuaron a veces incluso como cónsules de sus países de origen. Todos ellos hicieron de la ciudad gaditana la gran urbe social y comercial que influyó no solo en el tráfico mercantil, sino en los acontecimientos políticos posteriores que cambiaron el devenir de España.

Destacar que la ruta más utilizada para el comercio marítimo de las importaciones españolas fue la de San Petersburgo-Cádiz muy utilizada, aunque con paréntesis en su utilización por parte de los buques que mareaban bajo pabellón danés, ya que no existió conexión entre los años de 1789 a 1781, ni en el periodo de 1797 a 1800. Los suecos, sin embargo, sí hicieron uso de esta misma ruta en 1794 y 1798. Los puertos de San Petersburgo (Rusia) y Riga (Lituania) destacaron por ser el origen de las importaciones de maderas de excelente calidad para la manufactura de arboladuras navales, imprescindibles para una navegación comercial que dependía imprescindiblemente de la vela como motor.

Importante también ha sido el estudio de los principales consignatarios extranjeros, actores imprescindibles en el comercio bilateral entre el norte europeo, el Báltico y el puerto de Cádiz, comerciantes que actuaron a veces incluso como cónsules de sus países de origen. Todos ellos hicieron de la ciudad gaditana la gran urbe social y comercial que influyó no solo en el tráfico mercantil, sino en los acontecimientos políticos posteriores que cambiaron el devenir de España.

66. AHPC, Catálogo de la Escribanía de Marina de Cádiz (1778-1883), leg. 5936, fols. 35-36. Documento de riesgo efectuado el 18 de febrero de 1790 por Niels Steernesén de nacionalidad danesa, propietario del navío *Ora et Labora*, a favor de la casa comercial gaditana Rey y Brandemburg, próximo a viajar hacia el puerto de Riga desde la ciudad de Cádiz con un cargamento de sal.

6. BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO MOLA, Marina (2013), «El Diario Marítimo de la Vigía como fuente para la historia del comercio Atlántico», en I. LOBATO FRANCO y J. M. OLIVA MELGAR (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglo XVII y XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Universidad, Huelva, pp. 415-466.
- ARANDA Y ANTÓN, Gaspar (1999), «La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII. La selección de la madera», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval*, 33, pp. 1-123.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (1995), *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*, Universidad, Cádiz.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2000), «La colonia mercantil sueca en el Cádiz del siglo XVIII. Los Böhl», en A. RAMOS SANTANA (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglo X al XX)*, Cádiz, Universidad, pp. 145-162.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (1999), «El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII», *Hispania*, 59, 201, pp. 269-304.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (2000), «Cádiz y el Báltico. Casas comerciales suecas en Cádiz 1780 a 1800», en A. RAMOS SANTANA (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglo X al XX)*, Cádiz, Universidad, pp. 317-345.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (2009), *Aproximación al comercio y los negocios estadounidenses con Cádiz 1788-1815*, Universidad, Cádiz.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (2016), «El comercio de Estados Unidos con Cádiz entre 1788 y 1820: tráfico portuario y consignatarios», en J. J. IGLESIAS RODRÍGUEZ y J. J. GARCÍA BERNAL, (eds.), *Andalucía en el mundo Atlántico moderno: agentes y escenarios*, Sílex, Madrid, pp. 165-192
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (2020), «Vino, sal y pasas por harina, pescado y duelas: el tráfico marítimo comercial estadounidense con España a finales del siglo XVIII (1780-1800). Una primera aproximación», *Studia Historica. Historia Moderna*, 42, 1, pp. 165-193.
- CARNERO ARBAT, Guillermo (1978), *Orígenes del romanticismo reaccionario español: el matrimonio Bohl de Faber*, Universidad, Valencia.
- CARNERO ARBAT, Guillermo (1984), «Documentos relativos a Juan Nicolás Böhl de Faber en el Ministerio español de Asuntos Exteriores», *Anales de Literatura Española*, 3, pp. 159-186.
- CRESPO SOLANA, Ana (2000), «El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713- 1778)», *Estudios de Historia Económica*, 40, pp. 7-162.
- CRESPO SOLANA, Ana (2001), *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la ilustración*, Ayuntamiento, Cádiz.
- CRESPO SOLANA, Ana (2007), «El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)», *Investigaciones de Historia Económica*, 3, 8, pp. 45-76.

- COLL, Pedro Emilio (1901), *El castillo de Elsinor*, Literatura Hispanoamericana, Caracas.
- CONTE Y LACAWE, Augusto (1976), *El ataque de Nelson a Cádiz*, Caja de Ahorros, Cádiz.
- GULLÓN ABAO, Alberto (2013), *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX, según los partes de la vigía*, Fundación Unicaja, Cádiz.
- HAMER FLORES, Adolfo (2018), «La epidemia de fiebre amarilla de 1800 y su impacto en La Carlota, capital de las nuevas poblaciones de Andalucía», *Trocadero*, 30, pp. 211-230.
- HERZING, Arno (1988), «Organisationsformen und Bewußtseinsprozesse Hamburger Handwerker und Arbeiter in der Zeit von 1790-1848», *Vandenhoeck & Ruprecht (GmbH & Co. KG)*, 12.
- LÓPEZ CIDAD, Fernando; AYARGÜENA SANZ, Mariano y VALIENTE CÁNOVAS, Santiago (2017), «La sal de España durante el medievo y la edad moderna», *De Re Metallica*, 28, pp. 47-62.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Antonio Luis (2007), «El abastecimiento de sal a las pesquerías gallegas, 1780-1816», *Obradoiro de Historia Moderna*, 16, pp. 91-112.
- MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio (2005), «El mercado internacional de cereales y harina y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo XVIII: Cádiz, entre la regulación y el mercado», *Investigaciones de Historia Económica*, 1, 1, pp. 45-80.
- MOLINA MARTÍNEZ, Miguel (1985), «La Real Compañía de Granada para el comercio con América, Andalucía y América en el siglo XVIII», en B. TORRES RAMÍREZ y J. J. HERNÁNDEZ PALOMO (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, vol. 1, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, pp. 235-250.
- MÖRNER, Magnus (2000), «El comercio y la navegación de Suecia con la Península Ibérica desde el siglo XVI hasta comienzos del XIX», en A. RAMOS SANTIANA (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Universidad, Cádiz, pp. 105-125.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José (2004), *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Madrid.
- REICHERT, Rafal (2016), «El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783», *Hispania*, LXXVI, 252, pp. 129-157.
- REICHERT, Rafal (2019), «¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del báltico y Nueva España (1754-1795)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV Historia Moderna*, 32, pp. 73-102.
- REICHERT, Rafal (2021), «El transporte de maderas para los departamentos navales españoles en la segunda mitad del siglo XVIII», *Studia Historia. Historia Moderna*, 43, 1, pp. 47-70.

- ROSILLO FAIREN, Bárbara (2016), *La moda en la sociedad sevillana del siglo XVIII*, Universidad, Sevilla. Tesis doctoral.
- RUIZ GALLARDO, Manuel (1997), «Trigo peninsular y harina americana. Soluciones a una crisis cerealística aportaciones al estudio del caso puertorrealeno en la última década del siglo XVIII», en *Actas IV Jornadas de Historia de Puerto Real*, Universidad, Málaga, pp. 83-100.
- SCHNAKENBOURG, Eric (2019), *Neutral cover and globalised commerce in the wars of the 18th century*, CRHIA, Centre de Recherche en Histoire Internationale et Atlantique/ Université de Nantes, Francia, p. 64.
- TORREJÓN CHAVES, Juan (2000), «La madera báltica, Suecia y Cádiz (Siglo XVIII)», en A. Ramos Santana (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia: (siglos X-XX)*, Universidad, Cádiz, pp. 163-222.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2012), «La política de abastecimiento de cáñamo a la armada en la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 116, pp. 47-72.
- TROYAT, Henri (2008), *Catalina la Grande*, Editorial Vergara, Madrid.
- WEBER, Klaus (2010), «Hamburgo, un emporio atlántico en Europa Central (siglos XV-XXI)», en F. MORALES PADRÓN (coord.), *XVIII Coloquio de Historia Canario-americana*, Cabildo Insular, Gran Canaria, pp. 888-902.
- ZABALA, Aingeru (1983), *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, tomo II, Haranburu, Zarautz.