

Cádiz y el Báltico. Casas comerciales suecas en Cádiz (1780-1800).

Guadalupe Carrasco González
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

Las relaciones comerciales entre España y el Báltico estuvieron condicionadas, durante todo el siglo XVIII por la rivalidad tradicional que España mantenía con Gran Bretaña y por la desigual alianza con Francia¹. El acercamiento de nuestro país a los Estados del Norte fue acompañado de un especial interés económico, buscando alianzas que permitieran mejorar el saldo de nuestra balanza comercial. Sin embargo, la poca significación de España en el contexto político del Norte de Europa determinaron que esta política obtuviera escasos resultados y sea calificada por algunos historiadores como *una política de gestos más que como un planteamiento posibilista*².

Durante el siglo XVIII el tráfico y el comercio en el Báltico estuvieron dominados por los holandeses y los ingleses, aunque hacia finales del siglo se comienza a producir la sustitución de los primeros por los segundos. Holanda controlaba el negocio de fletes y dominaba el mercado de capitales y pagos internacionales desde el siglo XVI, pero a finales del siglo XVIII la situación creada por los conflictos bélicos desplazará el centro de los créditos internacionales a Londres y Hamburgo. Así pues, primero desde Amsterdam y luego desde Londres y Hamburgo las mercancías del Norte serían distribuidas al resto de Europa.

¹ PRADELLS NADAL, J.: *Diplomacia y Comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, 1992, pág. 449.

² *Ibidem*, pág. 450.

Del mismo modo que observamos una alteración en los centros distribuidores, la naturaleza de estas mercancías importadas del Norte sufriría también un cambio de orientación entre los siglos XVI y XVII. Cuando, en el siglo XVI y XVII, la demanda se inclinó hacia las materias primas como los cereales, el centro de gravedad del Báltico se situó en Dantzing; sin embargo, en el siglo XVIII la demanda se decantaría hacia las minas y las fibras textiles por lo que los puertos más importantes del Báltico pasarían a ser Estocolmo y especialmente San Petersburgo³.

En general la significación de los intercambios entre España y el Báltico en el siglo XVIII no fue especialmente relevante. Los datos que sobre el tráfico y el comercio entre ambos espacios tenemos proceden de estadísticas de diferentes orígenes.

En primer lugar, disponemos de los registros del Sund, que nos permiten conocer, con las debidas precauciones, el tráfico y el comercio entre el Báltico y el mar del Norte. Nos proporcionan información sobre el número de navíos, país de matrícula, puertos de procedencia y destino, mercancías y cantidades transportadas⁴. P. Jeannin afirma que el tráfico por el Sund representaba el 90% de los intercambios entre Europa Occidental y Oriental, ya que la ruta terrestre soportaba menores volúmenes de transporte y además era considerablemente más cara. Asimismo, las rutas situadas más al oeste, el pequeño Belt y el gran Belt, no afectaban al tráfico europeo, ya que el primero era utilizado por la navegación de cabotaje y no parece que fuera empleado para defraudar ya que era de fácil control; y el segundo, aunque tuvo gran importancia por ser la ruta más directa para ir al oeste, hacia Noruega, Lubeck y Rostock, sus cuentas solo se conservan para primera mitad del siglo XVIII⁵, y en ellas no figura ni un sólo navío procedente o con destino a España⁶.

³ JEANNIN, P.: "Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XVI^e-XVIII^e siècle), *Revue Historique*, CCXXXI (1964), pág. 334.

⁴ ZABALA, A.: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, T. II, Zarautz, 1983, págs.20-21.

⁵ JEANNIN, P.: ob. cit., pág. 68.

⁶ ZABALA, A.: ob. cit., pág. 23.

Según los datos ofrecidos por Zabala la participación de los barcos españoles en el tráfico a través del Sund fue muy modesta. Entre 1.700 y 1.783, se registraron 4.600 viajes con origen o destino en España, frente a los 400.000 barcos que en ese mismo período cruzaron el Sund, es decir, que sólo un 1% del tráfico afectaba directamente a España⁷. En contrapartida holandeses, nórdicos e ingleses aglutinaban el 75% del tráfico total. En general, se puede afirmar que la participación total española en el tráfico del estrecho nunca llegó a superar el 2,15%. Aunque, hay que decir, que a lo largo del siglo se produjo un notable incremento de esta participación, especialmente a partir de 1.760 aproximadamente.

Los puertos de procedencia de los navíos que atravesaron el Sund eran sobre todo del área andaluza, en concreto, y según los datos publicados por el propio Zabala, de Andalucía salieron 681 navíos, lo que representa un 44,5% del total. El tráfico a través de los puertos andaluces aumentaría considerablemente a partir de 1.750 y especialmente desde 1.770. Efectivamente, hasta 1750, el porcentaje de barcos procedentes de Andalucía era del 32,3%, esta proporción se incrementaría ligeramente en la década de los setenta, de manera que hasta 1.775 los navíos de procedencia andaluza significaban el 37,3%; siendo así, que cinco años después, al comenzar la década de los ochenta, los barcos andaluces que atravesaron el Sund representan un 42% del total de navíos españoles. Los puertos andaluces de donde salieron estas embarcaciones eran Cádiz, Sanlúcar, Málaga y Sevilla, sin que podamos deslindar la importancia de cada uno de ellos. No obstante, de los datos publicados por Zabala se deduce una escasa significación de los navíos españoles procedentes de la bahía gaditana, que indicaría la preferencia por parte de los fletadores de transportistas extranjeros, a excepción de la década que los setenta, en que los comerciantes gaditanos prefirieron utilizar naves autóctonas. El que se valieran de los transportistas extranjeros no tiene que extrañarnos, ya que el tráfico entre el Báltico y España estaba dominado hasta 1.750 por británicos y nórdicos, mientras que en la segunda mitad de la centuria los holandeses junto con los nórdicos consolidarán su papel como transportistas de

⁷ *Ibidem*, pág. 41

mercancías españolas por el Sund, debido al conflicto semipermanente que los británicos mantenían en esta época con España, y no a una eventual pérdida de importancia de sus intercambios con el área báltica.

Los puertos de destino del tráfico procedente de España *fueron preferentemente Alemania, Rusia en la zona de Estonia, Letonia y Lituania, los puertos suecos y ocasionalmente los daneses*⁸. Hasta 1.770 Dantzing y Sttetin concentraron el 50,33% y el 32% respectivamente de las travesías. A partir de entonces, aumentará considerablemente la participación de los puertos rusos, y sobre todo de San Petersburgo. El resto de los destinos se reparten entre Lubeck, Wismar, Bremen, Narva, Rostock, Copenhage y los puertos suecos y fineses que la tabla no especifica.

Por lo que concierne al comercio, las estadísticas que se elaboraron por parte de España y de algunos estados del norte, como Suecia, arrojan alguna luz sobre los intercambios. En primer lugar, disponemos de los datos publicados por Matilla Tascón sobre el estado de nuestra balanza comercial a finales del siglo XVIII, y concretamente para el año 1.792 y 1.795⁹, así como de estadísticas parciales de gran interés para el año 1792¹⁰ referidas al reino de Galicia. A través de estas balanzas, es posible deducir algo que ya se observa en los datos del Sund, y es que la participación española en el comercio del Norte a finales del siglo experimentó un aumento notable, al tiempo que logró reducir el déficit en los intercambios con aquella zona.

Respecto al comercio con Suecia, en 1792 y 1795 la balanza comercial le fue favorable. En 1792 las importaciones procedentes de allí ascendieron a 9.747.407 reales de vellón, mientras que las exportaciones españolas no superaron los 581.659 reales de vellón. Tres años más tarde las relaciones comerciales entre ambos estados se habían intensificado favorablemente para España, tal y como reflejan los números de la balanza de 1.795. En este año las importaciones procedentes de Sue-

⁸ *Ibidem*, pág. 35.

⁹ MATILLA TASCÓN (Ed.): *Balanza del comercio exterior de España en el año 1795*, Madrid, 1964, págs. 145-147.

¹⁰ LARRUGA, E. *Memorias políticas y económicas sobre frutos, comercio, fábricas y reinos de España*, Madrid, 1799. vol. XLIV.

cia se estimaban en 4.750.960 reales de vellón, y las exportaciones españolas en 1.556.688 reales, lo que significaba una pérdida anual para España de 3.194.496, frente a los 9.165.748 reales de vellón de 1792. No obstante este déficit era muy inferior al que nuestro país mantenía con otros estados:

Resultado de la balanza comercial española de 1795 con:

| | |
|-------------------|-----------------------------|
| Suecia..... | -3.194.496 reales de vellón |
| Rusia | - 6.686.122 |
| Holanda | - 15.709.322 |
| Inglaterra | - 27.869.054 |
| Estados Unidos... | - 1.010.739 |
| Francia | - 9.126.763 |
| Hamburgo..... | +15.878.862 |

En cuanto a las mercancías, la escasez de estadísticas y lo fragmentario de estas únicamente ha permitido hasta ahora ofrecer una jerarquización en orden a su importancia.

Así entre la exportaciones españolas hacia el área báltica la más destacada en volumen fue la sal. Según los registros del Sund, la sal procedente de España entre 1.700 y 1.783 alcanzó una escasa significación, ya que sólo el 6,9% de la sal importada procedía de España, ya que la mayor parte se llevaba de Portugal, Francia e Italia.

El vino fue otra de las mercancías importantes, aunque las exportaciones españolas rara vez superaron el 2%, a excepción del año 1775, en que los vinos procedentes de España representaron el 32,17%. Los vinos españoles más conocidos en el área báltica eran los de Málaga, Jerez, Pajarete y los de Cataluña¹¹. El aguardiente, según el vicecónsul en Rusia D. Blas de Mendizábal, *se prefiere el de Francia al de España*,

¹¹ A.H.N, Estado, leg. 4582. *Los tres primeros (Málaga, Jerez y Pajarete) sirven únicamente de postre y, aunque es bastante general su uso, bastan 800 a 1.000 pipas para el consumo anual... En fin, aquí gustan de vinos que tengan cuerpo, pero que sea ligeros y gratos al paladar*".

porque este último es menos sabroso y tiene un olor más o menos desagradable¹². El vino y el aguardiente eran los únicos productos que eran transportados en barcos españoles. Según el vicecónsul llegaban, un año con otros diez cargamentos de estos productos, pero si mejorasen su calidad, podrían cargarse unos veinte navíos. Y sobre la exportación de almendras el mismo Mendizábal advierte que *las de España son preferidas a las de otras partes, sin embargo, el precio bajo de las de Italia les perjudica a veces*.

Las materias primas textiles enviadas directamente al Sund desde los puertos españoles representaron, en el período 1.734-1.783, el 12,67% del total de las materias primas del ramo que hicieron la ruta oeste este¹³, con un predominio claro de la lana y un aumento progresivo del algodón.

Respecto a los productos coloniales, las tablas resúmenes del Sund engloban tanto a los que proceden verdaderamente del ámbito colonial, como a los cítricos y frutos secos, por lo que se hace imposible precisar algún tipo de representatividad sobre ellos. Sabemos, según los informes consulares, que los *palos de tinte* procedían de las posesiones españolas, pero que llegaban al Báltico a través de Inglaterra, Holanda y Hamburgo. Lo mismo sucedía con el azúcar, y en particular con el azúcar blanca de la Habana que era muy apreciada, pero que procedía del puerto de Hamburgo. El café que se consumía procedía sobre todo de la Martinica, mientras que la zarzaparrilla y otras plantas medicinales *vienen por lo común de Cádiz*.

Respecto a las importaciones españolas procedentes de los países del Norte, las tablas del Sund ofrecen un panorama mucho más alentador. Las principales importaciones son la madera y los *efectos navales*, cereales, materias primas textiles de origen vegetal -lino y cáñamo fundamentalmente-, lana, hierro de procedencia sueca y, a finales de siglo, desde Rusia, pieles, cera, etc. Con anterioridad a 1.750, España participó muy escasamente en las importaciones de trigo báltico; pero a partir de esa fecha y sobre todo a partir de 1.770, va a conocer un progresivo abastecimiento desde el Norte hasta hacerse *bastante consi-*

¹² *Ibidem*.

¹³ ZABALA, A.: ob. cit., pág. 50.

*derable*¹⁴. No obstante, debemos relativizar este calificativo ya que en los años de mayor tráfico las importaciones españolas no llegaron al 20% del comercio total de cereales.

Comparando las estadísticas españolas de finales del siglo XVII y las importaciones totales procedentes del Sund en lo que se refiere al capítulo de *comestibles, especierias y licores*, Zabala observa como en 1.792 alcanzan el 10,23% del total importado, mientras que sólo 26.663 fanegas de las 328.499 importadas en 1.795, provenían del Sund.

El comercio más importante era sin duda el de las maderas y los efectos navales. Zabala estima que hacía los años ochenta, cerca del 10% de la madera exportada por el Sund llegaba a España, pero era fundamentalmente de procedencia noruega¹⁵ y rusa. Según el vicecónsul de Rusia, la marina real española saca de Riga anualmente, 10 barcos cargados con arboladura y otros 15 de tablazón de San Petersburgo. 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 gallegas.

En general y, siguiendo a Zabala, es posible concluir que el comercio báltico no era especialmente relevante.

Los contemporáneos eran conscientes de esta pobreza en los intercambios con los estados del Norte, y de la desfavorable balanza comercial para España. Esta realidad, era constatada por nuestros representantes diplomáticos en aquellos estados, de manera que la correspondencia conservada está llena de sugerencias para fomentar los intercambios y reducir el déficit, para hacerse un sitio entre las potencias que comerciaban con el Norte. Este interés por ocupar un espacio junto a potencias comerciales como Inglaterra u Holanda, era fruto de la política emprendida por Floridablanca y continuada por Godoy, y que hundía sus raíces en los intentos de aproximación de Alberoni y Ripperdá de aproximación a los Estados bálticos con el fin de buscar una alternativa a la alianza entre Madrid y París.

¹⁴ *Ibidem*, pág.60

¹⁵ JONSHEN, O. A.: "Les relations commerciales entre la Norvege et l'Espagne dans les temps modernes", *Revue Historique*, CLXV (1930). La ciudad de Bergen se hallaba a la cabeza de las ciudades exportadoras. En 1795 salieron de allí 69 navíos hacia España y Portugal y al año siguiente 83 navíos hacia el Mediterráneo. la mayor parte de estas embarcaciones entraron en puertos españoles: Sanlúcar, Cádiz, Málaga, Cartagena, Valencia, Barcelona y otros. pág. 82.

Durante el reinado de Carlos III España había intentado firmar un tratado de comercio con Rusia, que le garantizase las ventajas comerciales que ya disfrutaban Inglaterra y Holanda¹⁶. Luego con Godoy las líneas diplomáticas siguieron los mismos derroteros, consiguiéndose algunas ventajas arancelarias. Así por ejemplo Catalina II, concedió franquicia durante el año 1792 a todos los vinos que la Hermandad de Viñeros de Málaga enviara a Kronstadt. El resultado final sería un incremento del comercio con Rusia y un saldo favorable para España en ese año¹⁷.

El interés desmedido por mejorar nuestra situación en el sistema de intercambios del Báltico, llevó a algunos representantes diplomáticos a elaborar informes interesantes. Tal fue el caso del la memoria elaborada por el vicecónsul en Rusia D. Blas de Mendizábal y que envió a Madrid a finales de 1796.

Mendizábal aconsejaba ante todo realizar el comercio del modo más directo posible, evitando la intervención de potencias extranjeras. De esta manera España podría ofrecer sal, vinos, aguardientes, aceites, añil, grana, maderas de tinte, y tejidos de lana y seda; mientras que Rusia exportaría trigo, lino, cáñamo, jarcia, arboladura, tablazón, hierro, cera, sebo, vaquetas de moscovia, pieles, lonas, etc.

El transporte de estas mercancías debería hacerse en barcos españoles. Sin embargo, la distancia encarecía demasiado los fletes para los capitanes españoles que fueran en lastre a los puertos rusos a cargar. Por eso Mendizábal propone que se carguen los navíos con sal, naranjas, *artículos que son de poco coste en España*, para ser vendidos en Rusia, con cuyos beneficios podrían costearse parte de los fletes y la manutención y salario de la tripulación durante el viaje. Mediante este sistema la marina obtendría la arboladura y la tablazón necesaria *a la mitad de lo que ahora le cuestan, pues aborraría los fletes que ahora le cuestan y que en estos artículos son tan elevados*.

¹⁶ SCHOP SOLER, A.M.: *Las relaciones entre España y Rusia en la época de Carlos IV*, Barcelona, 1971, pág. 48

¹⁷ El 2 de octubre de 1792, el vicecónsul Felipe Amat escribió advirtiendo que las importaciones españolas en Kronstadt ascendían a 8 ó 900.000 rublos, consistentes en vinos de Málaga, de Cataluña y de Sanlúcar. Las exportaciones rusas a España eran trigo, tablazón, hierro, lonas y cáñamo. *Ibíd*em, pág.49.

Otra de los medios que permitirían incrementar el comercio y sobre todo abaratar costes, era favorecer la instalación de casas comerciales españolas en aquellos pagos, de manera que se pudiese prescindir de los intermediarios ingleses y holandeses. Naturalmente, para que las casas de negocios españolas pudieran establecerse en el Báltico sería conveniente conseguir ventajas para los comerciantes españoles en aquellas tierras. Así mismo, habría que prohibir la entrada en España, o al menos elevar los derechos, de los productos del norte procedentes de otros puertos que no fueran *los de su origen primitivo, se prohibiría, por tanto, a holandeses y hamburgueses surtir a España de estos productos, que nos venden muy caros y a veces adulterados*. También sería conveniente que la adjudicación de las contratas navales se hicieran a españoles, así *el Ministerio de Marina debería hacer los asientos por 4 ó 5 años para que estas casas tomasen alguna consistencia, pudieran después renovarse de 2 en 2 años, o cada año, como lo hace el almirantazgo de Inglaterra*. Sugiere, por tanto, a los *Consulados de los puertos de España, a los Cinco Gremios Mayores de Madrid y a otros establecimientos públicos que pudieran contribuir a la planificación de las primeras casas españolas en los puertos del Báltico sin desprenderse para ello de fondos. Bastaría solamente que hiciesen la comandita de los sujetos que quisiesen establecer, esto es que saliesen como fiadores de sus operaciones por un cierto tiempo...*

En resumen, según el informe, el intercambio de mercancías con Rusia en particular y con el resto de los Estados del Norte en general, no tenía el desarrollo que debía por falta de facilidades arancelarias y comerciales.

Las relaciones entre Suecia y España, en la última década del siglo XVIII, se encuadran también dentro del proyecto de un tratado comercial que favoreciese los intercambios mutuos. Suecia había quedado en una pésima situación financiera, después de la guerra con Rusia, y era natural que acudiese en busca de créditos exteriores. Francia, incumpliendo los tratados no auxilió a Suecia, por lo que, a juicio de Ignacio M. del Corral, ministro español en Estocolmo, España se encontraba en una buena posición para establecer puentes con Suecia¹⁸. Sin embargo,

¹⁸ SANCHEZ DIANA, J. M.: *España y el Norte de Europa (1788-1803)*, Valladolid, 1963, pág. 24.

para Floridablanca las relaciones debían girar alrededor de Rusia, pues juzgaba inútil y gravoso para el erario español un pacto económico con Suecia.

La necesidad de subsidios de la Corona sueca la empujó a ofrecer a España unas condiciones favorables consistentes en rebajar los aranceles e impuestos de aduanas, dando privilegio a artículos españoles como sal, vinos y licores, por encima de los productos de Francia y Portugal. Sin embargo, a pesar de los ofrecimientos suecos los intereses españoles se decantaron definitivamente hacia Rusia. Efectivamente, de los datos ofrecidos por la balanzas comerciales de 1.792 y 1.795 se deduce que los intercambios entre Rusia y España doblaban a los que se producían con Suecia¹⁹. Mientras de Rusia se extraía sobre todo lino y cáñamo y en menor medida maderas²⁰, alquitrán y sebo²¹, de Suecia se importaba sobre todo alquitrán, brea, grasa de ballena²² y maderas (berlingas para naves, duelas, entenas, espegues, palos redondos, tablas y piezas de maderas cuadas)²³.

Las fuentes disponibles sobre los intercambios con Suecia no nos permiten obtener conclusiones sobre cual fue la dinámica de sus intercambios con España: si siguió la misma tónica del resto de los Estados del Norte o tendió a disminuir en favor de Rusia. Una memoria publicada en Londres en 1.776 sobre el comercio de Suecia²⁴ afirma que España no comenzó a tener negocios de envergadura con Suecia hasta el año 1743, ya que quien mantenía hasta entonces unas mayores y mejores relaciones comerciales era Portugal. Esta memoria nos ofrece

¹⁹ En 1792 las importaciones y exportaciones a Rusia y Suecia eran:

| | Importaciones | Exportaciones |
|--------|---------------|---------------|
| Rusia | 17.003.141 | 7.0011.399 |
| Suecia | 9.747.407 | 588.659 |

En 1795 el déficit con Suecia fue de 3.194.496 reales de vellón, mientras que con Rusia ascendió a 6.686.122 reales de vellón.

²⁰ En 1795 su valor fue de 201.695 reales de vellón.

²¹ En 1795 su valor fue de 953.779 reales de vellón.

²² En 1795 su valor fue de 3.352.958 reales de vellón.

²³ En 1795 su valor fue de 986.714 reales de vellón.

²⁴ *Memoire pour servir à la connoissance des affaires politiques et economiques du Royaume de Suède jusqu'à la fin de la 1775 èmè année*. Londres, 1776.

información sobre la balanza comercial entre España y Suecia en el período 1.738-1.740 y en el año 1.756, así como las exportaciones suecas de diferentes géneros desde Estocolmo hacia Cádiz y Figueras, cuyo resumen ofrecemos en el cuadro siguiente.

MERCANCÍAS EXPORTADAS A CÁDIZ Y FIGUERAS DESDE EL PUERTO DE ESTOCOLMO (En shifp. 1 shifp=400 libras)

| MERCANCÍAS | 1766 | 1767 | 1768 | 1773 | 1774 |
|-----------------------------------|--------|---------|-----------|-------|---------|
| Planchas de Hierro | 10 1/4 | - | 51 3/4 | | 62 1/2 |
| Cañones, anclas y bolas de hierro | 1.803 | | | 68 | 13 |
| Barras de hierro | 9.657 | 8.585 | 4.842 1/2 | 2.199 | 2.745 |
| Clavos | 89 1/2 | 390 | 47 | | 9 1/4 |
| Acero | 53 1/2 | 142 1/4 | 320 1/2 | | 231 3/4 |
| Cobre | | 120 | | | |
| Tablones | 2.419 | 766 | 3.675 | 2.392 | 698 |
| Latón | 10 | | | | |
| Resina | 355 | 777 | 376 | 213 | 153 |
| Alquitrán | 372 | 1.193 | 481 | 257 | |
| Alumbre | | | 10 1/2 | 150 | |

Para el período comprendido entre 1766 y 1774, como puede observarse las exportaciones suecas fueron bastante fluctuantes, aunque resulta patente la reducción general de las cantidades de mercancías señaladas al final del período considerado. La falta de correspondencia de unidades con los valores de finales de siglo nos impide obtener conclusiones sobre si la tendencia de estas exportaciones fue creciente o decreciente.

Podemos considerar ahora los datos disponibles para 1796 sobre los seguros contratados en Cádiz con los Estados del Norte. En líneas generales, el valor de los cargamentos asegurados fue mucho más elevado para los trayectos del Báltico a la bahía gaditana, que desde Cádiz

al Norte. Del mismo modo, y según los registros de pólizas de los corredores de lonja gaditanos de ese año, el número de seguros contratados desde y hacia ciudades suecas fueron solamente dos, mientras que la mayor parte de los seguros contratados con el Báltico lo son hacia y desde ciudades rusas (25 pólizas). En resumen, sólo el 1,6% del valor de las pólizas firmadas en Cádiz en ese año, se contrataron para asegurar trayectos entre la Bahía y el Báltico.

Entre esta colección de cifras, tan poco sistemática, de la que disponemos por el momento, nos es imposible aventurar conclusiones sobre los intercambios entre España y Suecia, aunque es posible afirmar que a finales de siglo se observa un ligero incremento del tráfico español en el Báltico, sin que podamos precisar mucho más al respecto.

CASAS COMERCIALES SUECAS EN CÁDIZ, 1780-1800

Como ya ha señalado el Profesor Manuel Bustos, la colonia sueca en Cádiz era bastante escasa, si bien es posible que el número de transeúntes fuera más elevado, a tenor del incesante tráfico que, a finales del siglo XVIII arribaba y hacía escala en el puerto gaditano²⁵. Este flujo de personas, mercancías e intereses aconsejaron situar precisamente en la ciudad de Cádiz a dos representantes consulares con jurisdicción sobre los nacionales suecos de toda Andalucía. A partir de la década de los ochenta y, hasta 1.799, D. Juan Jacobo Gahn ocupará el cargo de *Cónsul general de Suecia en Cádiz y demás puertos de Andalucía*, y D. Carlos Christianin el de vicescánsul. Con todo, el número de comerciantes instalados aquí era realmente exiguo, probablemente por varias razones. En primer lugar, por la tardía incorporación de los Estados del Norte, y en concreto de Suecia a los tráficós internacionales, y espe-

²⁵ En 1997 permanecían en el puerto de Cádiz a la espera de ser cargadas y salir hacia América 13 embarcaciones suecas. *El Correo mercantil de España y Las Indias*, 1997, pág. 198.

Entre el 17 y el 24 de abril de 1997 entró en Cádiz, en lastre, el bergantín sueco la *Esperanza*, Capitán Abraham Rolén. Entre el 16 y 24 de octubre entró, procedente de Gotemburgo y Frederishaven, con madera, el bergantín sueco la *Esperanza*, patrón Matías Estruén.

cialmente al comercio que se desarrollaba desde Cádiz con la América española. Además el dominio casi absoluto de los circuitos europeos de intercambios por parte de holandeses, ingleses y franceses impidió la negociación directa de las casas comerciales suecas con Cádiz.

En segundo lugar, esta escasa presencia de comerciantes suecos pudo ser consecuencia de la costumbre que tenían sus casas de negocios de comerciar mediante intermediarios extranjeros y ,en particular, utilizando casas comerciales inglesas u holandesas bien situadas en las principales plazas europeas y con una red de correspondientes consolidada que les permitiera garantizar los pagos. En efecto, según K. Samuelson²⁶, muchas casas comerciales suecas tuvieron su origen fuera de Suecia. Los fundadores de estas casas eran franceses, ingleses, escoceses, alemanes, etc, que se asentaron en las principales ciudades suecas. Estas casas, mantenían una relación especial con sus antiguos países de procedencia, de manera que aquellas cuyo origen había sido inglés u holandés se especializaron en la exportación de maderas y hierro, mientras que las casas que tenían sus raíces en el Báltico, se dedicaron a las importaciones de granos, sal y textiles.

Por tanto, es posible que las casas suecas prefirieran intermediarios ingleses u holandeses antes que instalar en Cádiz sus propios correspondientes; o también que los miembros de determinadas casas comerciales extranjeras establecidas en bahía gaditana tuvieran lazos familiares con comerciantes suecos que nosotros de momento ignoramos, y que se sirvieran de ellos para sus negocios.

Por último, hay que tener en cuenta también los elevados riesgos que debían asumir aquellos comerciantes que se aventuraban en los negocios entre España y el Báltico, lo cual implicaba, en caso de éxito, unos elevados beneficios. Pero, dado que el negocio de los fletes de madera y hierro necesitaba de importantes capitales, los comerciantes suecos se veían en la necesidad de obtener estos mediante préstamos (a corto plazo) en el extranjero. Los intereses elevados de estos préstamos²⁷ reducían considerablemente el número de hombres de negocios dispuestos a realizar este tipo de negocios altamente especulativos.

²⁶ SAMUELSON, K. : "International payments and credit movements by the Swedish merchant-houses, 1730-1815", *Scandinavian Economic History Review*, (1955), Págs. 163-202.

²⁷ Según K. Samuelson el interes legal más elevado en Suecia se situaba en el 6%, sin embargo las tasas reales sobre las letras eran más elevadas.

Teniendo en cuenta estas premisas, hemos localizado en Cádiz, al menos, tres casas comerciales con un volumen de negocio lo suficientemente significativo como para dejar testimonio de algunas de sus actividades. Son las firmas *Gahn y Cía*, *Rey y Brandembourg* y *Hangtrom y Cía*.

Gahn y Cía.

No sabemos con exactitud en que momento se constituyó la Casa *Gahn y Cía*, pero en la década de los ochenta se hallaba ya en plena actividad negociadora. En esas fechas la componían D. Juan Jacobo Gahn, de nación sueco y a la sazón cónsul general de Suecia²⁸, y *jefe y primer socio de la Casa*²⁹, y D. Carlos Christinin, también sueco; contaban además con un dependiente D. Gustavo Celin. La sociedad era una empresa colectiva cuyos socios eran aliados en las relaciones comerciales y que, probablemente, había sido fundada con capitales de escasa entidad. Como era habitual en este tipo de compañías disponían de familiares destinados en otras ciudades, con los que mantenían correspondencia comercial. Conocemos al menos un familiar de D. Juan Jacobo Gahn, su primo Enrique Gahn, que mantenía una casa de comercio, al otro lado del Atlántico en la ciudad de Filadelfia.

La importancia económica de la firma comercial *Gahn y Cía* queda reflejada en el hecho de que durante quince años estuvo a su cargo el aprovisionamiento de tablazón y arboladura a los tres arsenales de la marina española³⁰. Precisamente será el negocio de la importación y venta de maderas y efectos navales una de sus facetas comerciales más destacadas, pero no la única; ya que al ser una de las escasas firmas comerciales suecas en Cádiz, actuaba también como consignataria y correspondiente de casas extranjeras, entre las que cabe mencionar la firma sueca de *Arfareds e hijos* asentada en Göteborg.

En primer lugar, vamos a analizar su actividad comercial ligada a los pertrechos navales. Desde 1781 *Gahn y Cía* se encargaban de la provisión

²⁸ Juan Jacobo Gahn era hijo del tesorero del rey de Suecia.

²⁹ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4.285, f. 86-89.

³⁰ LÓPEZ GONZÁLEZ, J.J.: "Una firma comercial sueca en Cádiz y su relación con los arsenales españoles a finales del siglo XVIII", *I Congreso de Historia de Andalucía*, t. III, siglo XVIII, Córdoba, 1976, págs. 287-299.

de cobre para forro del Real arsenal de la Carraca³¹; los beneficios y la envergadura de este tipo de negociaciones debió ir aumentando con el tiempo, lo que aconsejó a la sociedad ampliar su oferta al resto de los navíos que arribaban a la Bahía. En 1.784 se asoció con D. Valerio de Martino, de El Puerto de Santa María para el establecimiento, en el caño del Trocadero, de unos *almacenes de compra y venta de géneros y pertrechos de carenas y armamento de navíos*³². Más tarde, con la concesión, en 1786 del subarriendo para el aprovisionamiento de maderas a los tres arsenales de la Armada, la compañía se vio obligada a ampliar la sociedad que mantenían en los almacenes del Trocadero. Así, en octubre de 1.787 se incorporó D. Bernabé Portillo, del comercio de Cádiz y, además se agregó la fábrica de jarcia que D. Valerio de Martino tenía en El Puerto de Santa María.

La nueva sociedad se constituyó, en principio, hasta el año 1.791, con un capital de 48.000 pesos de a 15 reales de vellón, suministrados por los tres socios a partes iguales, con la condición de que si fuese necesario aportar una mayor cantidad y alguno de los socios no dispusiera de líquido, el resto de los socios suplirían su parte con un 8% de interés anual. Entre las cláusulas del contrato merece la pena destacar la referida a la explotación de la fábrica de jarcia, ya que por cuenta de la sociedad se comprarían el cáñamo y el alquitrán necesario para la fabricación de la jarcia con que se surtirían los almacenes del Trocadero³³.

³¹ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 5.935, f. 193-194.

³² A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº. 4286, f. 701-704.

En esta primera compañía se interesó la firma *Gabn y Cía* por los dos tercios del capital, mientras que D. Valerio aportaba la tercera parte restante.

³³ Al cargo de la fabrica de jarcia se hallaba D. Valerio de Martino *que cuidará con toda fidelidad y exactitud para conseguir la mayor perfección el referido D. Valerio, abonándosele el costo de manufactura y gastos a 50 reales de vellón por cada quintal de jarcia y 75 reales por cada quintal de piola, batben y sardinel, de forma que será de su cargo entregar, de las menas que se pidan, el número de quintales de jarcia que deban producir los materiales que reciba de aquí adelante, y los que ahora haya existentes según cuenta que produzca; los cuales se le admitirán por el costo y costas, y es condición esencial que toda la jarcia que se fabrique, excepto los hilos y toda la jarcia blanca, ha de ser precisamente por cuenta de la compañía sin que pueda aplicarse porción alguna al dicho D. Valerio; y que por consiguiente la ventas que se hagan, tanto al pie de la fábrica y en el almacenito que se permite a D. Valerio, como para surtir a los navíos surtos en la Bahía y los registros de Indias, han de ser por cuenta de la compañía, del mismo modo que la jarcia que se conduzca a los almacenes del Trocadero, a los cuales se obliga D. Valerio a suministrar por el costo y costas, el hilo y jarcia blanca que en ellos se consume. Ibidem, cláusula 8ª.*

No sabemos cual fue el resultado final de la compañía. Podemos pensar que el negocio gozó de una cierta rentabilidad, ya que a pesar de que entre 1.785 y 1.787 quedaban pendientes de cobro varias cuentas en vales y escrituras, que ascendían a 346.105 reales de vellón³⁴, decidieron ampliarla en 1.787. Pero no hemos encontrado pruebas documentales de que fuera prorrogada más allá de 1.791; por esa fecha las guerras y las dificultades económicas que atravesó la firma *Gahn y compañía* tal vez aconsejaron a los socios disolverla.

Finalizado el contrato de subarriendo concertado con el Banco de San Carlos en 1.786, la firma comercial sueca conseguiría en 1.794 del Ministerio de Marina el asiento, con carácter exclusivo, para abastecer, hasta 1.803, los arsenales de Cádiz, Cartagena y El Ferrol de toda la arboladura, tablazón y madera que fuera necesaria para la Marina española³⁵. La importancia del negocio y los riesgos que corría *Gahn y Cía* pueden inferirse de que en 1.794 de los veinte navíos holandeses fletados para transportar la tablazón desde los puertos rusos del Riga y San Petersburgo a los arsenales españoles, sólo cuatro buques llegaron

³⁴ Antes de constituirse la nueva sociedad en 1787 la Casa Gahn y D. Valerio de Martino hicieron una declaración de las cuentas pendientes en la sociedad que ahora se disolvía, dejando claro que de estas deudas Gahn y Cía era acreedor de dos tercios y D. Valerio del tercio restante:

Los deudores eran los siguientes:

En 1785:

| | |
|--|--------|
| D. Juan José Lacoizgueta, a la llegada de su navío <i>La Fortuna</i> | 38.000 |
| D. Mariano de Frías, por su fragata <i>San Pascual Bailón</i> , en la Bahía..... | 10.000 |
| El Conde de Reparaz, contra escritura a la llegada de <i>La Caridad</i> | 26.000 |
| Maestro Dioses | 9.000 |
| Total..... | 83.000 |

En 1786:

| | |
|--|---------|
| El Conde de Reparaz contra escritura a la llegada del navío de Lima | 27.978 |
| D. Esteban Laborda, por saldo..... | 36.018 |
| D. Pedro O Acheran contra escritura a la llegada de su paquebote <i>San Francisco Xavier</i> de la Guaira | 14.697 |
| D. José Corro, cuando salga su fragata <i>La Merced</i> | 34.769 |
| La viuda de Pablo Mayo, Juan Cristian Palau y Maestro Caravallo | 7.712 |
| Total..... | 179.847 |

En 1787:

| | |
|--|--------|
| De 18 embarcaciones cuyos nombran constan en la escritura..... | 83.258 |
| A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4286, f. 701-704. | |

³⁵ LÓPEZ GONZÁLEZ, J. J.: Ob. cit, pág. 290.

a su destino; mientras que trece de ellos, con un cargamento de más de 144.700 pesos de cambio, fueron apresados por los ingleses, al considerar Inglaterra como enemigo al pabellón holandés³⁶.

Las pérdidas ocasionadas a la compañía por estos hechos se elevaron según declaración del propio Gahn a un millón y medio de reales *por corretajes, premios de seguros, fletes, comisiones, devaluación de vales reales y diligencias judiciales*, con lo que entre 1.795 y 1.797 la compañía había sufrido un quebranto que se acercaba a los tres millones de reales³⁷.

Para resarcirse de las pérdidas habidas, Juan Jacobo Gahn solicitó con insistencia a la Corona licencia para introducir en la provincia de Caracas y Cumaná 20.000 barriles de harina de Filadelfia. La operación se haría en buques neutrales y ofreciendo un trato ventajoso a los buques de guerra españoles que se hallasen en aquellas costas, proveyéndolos de harina *al precio de paz*³⁸. El negocio lo llevaría conjuntamente con su primo Enrique Gahn que tenía un establecimiento comercial en Filadelfia. Finalmente D. Diego Gardoqui aconsejará no conceder el asiento, por tratarse de un extranjero.

La firma *Gahn y Cía* era asimismo consignataria y correspondiente de compañías suecas que mantenían con Cádiz y el Medite-

³⁶ Ibídem, pág. 291.

³⁷ Ibídem pág. 296.

³⁸ A.H.N., Estado, leg. 4634. En la carta que Juan Jacobo Gahn envió al Príncipe de la Paz el 15 de septiembre de 1796, se expresa así:

Habiendo tenido varios quebrantos, como le consta a VE, en el asiento que tengo a mi cargo de maderas del norte para la Real Armada, causados por los extraordinarios sucesos de la actual guerra marítima, como lo tengo justificado en el Ministerio de Marina, de que ha resultado el inevitable sacrificio de la mayor parte de mi caudal, y que S.M. movido de su Real piedad prometiese en real orden de 19 de abril de este año, resarcir y socorrerme según fuere justo y equitativo; y hallándome amenazado con nuevas pérdidas y dificultades, si el fuego de la guerra llegase de nuevo a extenderse más, he pensado en hallar un arbitrio por el cual me pudiese resultar algún beneficio, sin perjuicio o con ventaja del Erario y de la nación, poniéndome en estado de seguir las obligaciones del asiento para el mejor servicio de la Marina.... con este objeto ofrezco y propongo a VE que si se rompiese la guerra con Inglaterra se me permita introducir en la provincia de Caracas y Cumaná veinte mil barriles de harina o la cantidad que VE gustase señalar, en buques neutrales, vendiéndolos en aquel vecindario según pudiese, y extrayendo su importe en frutos del país...".

rráneo una intensa actividad comercial. En este sentido, el establecimiento comercial gaditano, según se desprende de la documentación notarial, cumplía una doble función. En primer lugar, era escala obligada para los navíos suecos que hacían la ruta del Mediterráneo. Estos barcos que se dirigían a los puertos italianos con mercancías del Norte, hacían el viaje de vuelta con trigo de Sicilia en sus bodegas, que luego podían descargar total o parcialmente en Cádiz a cambio de sal³⁹. Pero Cádiz también podía ser puerto de destino, de tal modo que con bastante frecuencia los barcos suecos que viajaban a la Bahía con madera y efectos navales consignados a la firma gaditana, terminaban siendo vendidos aquí. La frecuencia con que aparecen este tipo de operaciones nos invita a reflexionar sobre la situación del mercado de embarcaciones gaditano. Aunque no existen estudios comparativos sobre este tema, es posible que la necesidad de embarcaciones para el tráfico con las Indias provocara un encarecimiento de los navíos. Por tanto, es también posible que este tipo de operaciones pudiera representar para las casas suecas un buen negocio. Y es que para estas compañías resultaba difícil conseguir en Cádiz fletes que permitieran igualar los beneficios que obtenían en la ida con los fletes de la madera y efectos navales, por ello muchos se veían obligados a viajar en lastre a los puertos europeos⁴⁰ en busca de cargamentos más rentables, o podían cargar en la bahía gaditana sal u otras materias primas, cuyos fletes eran baratos y, en muchos casos, no cubrían los gastos del viaje de vuelta y de la tri-

³⁹ En 1781, se hundió en el puerto de Cádiz el navío *sueco San Enrique* que procedía de Sicilia con carga de trigo para dejar en Cádiz. Los aseguradores y el consignatario del barco lograron reflotarlo. Finalmente se cargó con sal con destino a Amsterdam. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4280, f. 417.

En el mismo año Juan Jacobo Gahn esperaba otra carga de trigo de Sicilia, compuesta por 1.190 salmas. Aseguró este cargamento a todos riesgos en cantidad de 18.000 pesos, por la póliza abierta el 9 de marzo de 1781 con varias compañías gaditanas que se repartieron convenientemente los riesgos, obligándose a pagar una prima del 10 1/4%. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4280, f. 365.

⁴⁰ El Capitán Swen Treysen, nacional moscovita, estante en Cádiz con su bergantín *La María* y procedente de San Petersburgo y Edimburgo, está próximo a salir de Cádiz hacia Burdeos, en lastre a buscar allí fletes. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4288, f. 142.

pulación. Quizás por ello la salida más rentable podía ser la venta de la embarcación⁴¹.

Como cónsul general de Suecia, Juan Jacobo Gahn ostentaba la representación de la *Real Compañía Sueca de las Indias Orientales* en Cádiz, y como comerciante era su consignatario. *La Compañía oriental sueca* para China, al igual que otras compañías orientales realizaba escala obligada en el puerto de Cádiz, donde tomaba plata para sus negociaciones en Asia. Las extracciones de plata eran autorizadas por el Banco de San Carlos, que en estas fechas tenía el monopolio de las sacas. Así en marzo de 1785 la compañía oriental sueca había solicitado la extracción de 180.000 pesos fuertes. El dinero se depositó en la Casa *Wulf, Morel y Cía*, en un fondo separado. Pero ocurrió que esta compañía con motivo de la quiebra de la *Real Compañía asiática de Trieste*, de la que eran comisionistas y encargados, se halló con el conflicto de crecidas sumas de dinero giradas en letras. Por lo que tuvieron que solicitar de los beneficiarios espera. Entre tanto llegó a Cádiz el navío *Príncipe Gustavo*, perteneciente a la *Compañía sueca de las Indias Orientales*, para tomar a bordo los 180.000 pesos que se hallaban depositados en *Wulf, Morel y Cía*.; la situación creada obligó al cónsul Juan Jacobo Gahn a intervenir solicitando le fuera librada esa cantidad que debía hallarse en un fondo separado como los propios *Wulf y Compañía* habían declarado. Celebrada la junta de acreedores se acordó que bajo la responsabilidad personal del cónsul se le entregasen los fondos, decisión que fue ratificada por auto del Consejo de 30 de marzo de ese año⁴². A finales de

⁴¹ Hemos entresacado tres ejemplos de los once que hemos hallado, entre 1783 y 1785.

El 12 de diciembre de 1783, Juan Jacobo Gahn otorgó una escritura de venta del navío sueco nombrado el *Marstrand*, propiedad de la casa de negocios de Gotemburgo, *Arfluidson e hijos, a favor de D. Juan Bautista Dopperochegui*, por precio de 20.000 pesos escudos. El barco pasaría a llamarse *La Teresa*. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 5935, f.148.

El 19 de abril de 1784, Juan Jacobo Gahn, como consignatario del paquebote sueco nombrado *Resolucion*, Capitán Lars Fuet Man, otorgó una escritura de venta del dicho navío, que la propiedad de D. Jacobo Fellman, vecino y del comercio de Brahestad, en Suecia, a favor de D. Juan Bautista Dopperochegui, por 8.000 pesos escudos. A partir de entonces se llamará *Santa Rosa*. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 5935, f. 69.

El 28 de mayo de 1784, D. Carlos Christianin como consignatario del navío sueco *La Paz*, propio de D. Juan Roos, vecino y del comercio de Jacobstad en Suecia, otorgó escritura de venta de dicho navío a favor de D. Francisco Sierra, por precio de 10.000 pesos escudos. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 5935, f. 103.

⁴² A.H.N., Estado, leg. 4634.

A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº4285, f. 42 y nº 4288, f. 24.

ese mismo año, la *Compañía sueca de las Indias Orientales*, solicitaría una nueva extracción de plata, ahora, de 330.000 pesos fuertes para la expedición de su navío el Gustavo Adolfo⁴³. Estas dos peticiones de la compañía sueca de las Indias orientales coincidieron con uno de los años de mayores remesas de plata y, por tanto, de mayor extracción de este metal. En 1.785 se autorizaría la salida de 20.072.927 pesos⁴⁴, con lo que los 510.000 solicitados por la compañía sueca significaron sólo el 2,5% de lo que se extrajo en ese año. Los derechos que debía pagar la compañía a la Real Hacienda por la salida de la plata, se estipularon en un 4%, aunque fueron repetidas las quejas del enviado de negocios sueco en Madrid, porque los franceses consiguieron una reducción de estos derechos en un 1%. Finalmente, la compañía de Suecia obtuvo la misma rebaja, y fue indemnizada por el 1% que había pagado por más⁴⁵.

De lo que hemos visto hasta ahora parece que la actividad negociadora de la firma *Gahn y Cía* se centró en el tráfico y en los intercambios entre el Báltico y el Mediterráneo, ocupándose especialmente de la compraventa de efectos navales, tanto en sus relaciones privilegiadas con el Ministerio de Marina y la real Armada, como en sus negociaciones particulares. Esta impresión inicial se ve corroborada si observamos la naturaleza de las operaciones que realizó la compañía en 1.796, y que quedaron registradas en los libros de los corredores de lonja gaditanos. Según estos, la casa *Gahn y Cía*, solicitó cuatro préstamos a seis meses, por valor de 175.967 reales de plata; libró 29 letras

⁴³ La compañía sueca oriental se queja de que a ella se le cobraron un 4% de derechos de aduana, mientras que la compañía de las Indias de Francia sólo pagó un 3%. Solicitan por tanto que se les indemnice por el 1% pagado por más. A.H.N., Estado, leg. 4634.

El 7 de septiembre de 1791, el enviado extraordinario de Suecia Baron Ehrensuerd, solicitó extraer libremente de Cádiz a Tanger 5.000 pesos fuertes anuales para los gastos del consulado de su nación en aquella plaza. *Ibíd.*

⁴⁴ TEDDE LORCA, P.: *El Banco de San Carlos (1782-1829)*, Madrid, 1988. La elevación en el volumen de extracción en 1784 y 1785 respondía a la llegada masiva de metal tras la retención sufrida en América durante los años de la guerra. págs. 117-119.

⁴⁵ Según la correspondencia entre Cabarrús y Floridablanca, citada por P. Tedde, los contrabandistas –metedores– cobraban un 3% por poner el dinero a bordo de los navíos.

por 1.716.098 reales de plata, y negoció otras ocho, que le supusieron 628.199 reales. También firmó 52 pólizas de seguros valoradas en 508.438 reales de plata, y adquirió brea y alquitrán de Suecia, por 87.191 reales de plata.

Las letras se dirigían casi a partes iguales a Hamburgo, Londres y Madrid, las dos primeras ciudades centros del crédito internacional, y especialmente Hamburgo que en materia tanto de comunicaciones como de créditos rendía indispensables servicios a las economías escandinavas; y Madrid centro financiero nacional donde se desarrollaban los pagos de los contratos oficiales.

Los seguros contratados por la firma lo son en más de un 50% sobre trayectos entre Suecia y Rusia con España, en especial con Cádiz y los tres arsenales; el resto de los viajes asegurados enlazan Portugal con el Báltico y el norte de Africa, Italia con Cádiz, y Cádiz con Amsterdam. Es decir, *Gahn y Cía*, se interesan sobre todo por sus negocios con el estado español, pero mantienen también relaciones comerciales intensas con Portugal, uno de los primeros exportadores de vinos y sal a Suecia y Rusia, y con el norte de Africa e Italia de donde obtenía, probablemente para sus viajes de retorno, el trigo y frutos secos con destino al Norte.

Entre la documentación consultada no hemos hallado ninguna relación de la firma *Gahn y Cía*, con el comercio americano, a excepción de la solicitud que hizo para abastecer de harina a las provincias de Caracas y Cumaná; y tampoco aparece la firma como prestamista de otras casas comerciales.

Sobre la liquidación de la compañía tampoco hemos podido averiguar nada, lo cual es hasta cierto punto lógico ya que Juan Jacobo Gahn en su última voluntad, que otorga el 2 de octubre de 1781, advierte a Carlos Christianin que no haga inventario judicial⁴⁶. Ya en los años finales del siglo perdemos la pista de Juan Jacobo Gahn. El *Almanak mercantil* del año 1.800, recoge como único representante diplomático en el consulado gaditano a D. Carlos Christinin. Es posible que por estas fechas cambiara su residencia a Madrid, pues ya desde 1792, solicitó ser reconocido como Cónsul General de Suecia con residencia

⁴⁶ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4280, f. 510-511.

en la capital⁴⁷. En cualquier caso, según reza su testamento la compañía no debía disolverse a su muerte, e instaba a su mujer D^a María Moya⁴⁸ para que la continuase con su socio D. Carlos Christianin.

Rey y Brandembourg.

La firma *Rey y Brandembourg* estaba constituida al menos por dos socios, Guillermo Rey, francés y natural de Lyon, y Juan Federico Brandembourg, natural de Fredrikshald, en Suecia. Al parecer, había otros socios, probablemente familiares de Guillermo Rey, tal era el caso de Pedro Rey que lo encontramos, a principios de los ochenta representando a la compañía en algunas operaciones, aunque hacia 1.787 pasa a regentar la sucursal que la firma tenía en Lyon. En cualquier caso, la razón social que eligieron para la compañía indica bien a las claras que Guillermo Rey y Juan Federico Brandembourg eran los socios principales: *los dos jefes de la casa de negocios*.

No conocemos el momento en que se constituyó la compañía, aunque sabemos que su actividad se prolongó durante las décadas de los años ochenta y noventa del siglo XVIII. Y aunque la muerte le sobrevino a J.F. Brandembourg en 1.797, su esposa, Enriqueta Butler, continuó con los negocios de su marido, junto a su socio Guillermo Rey hasta bien entrado el siglo XIX. Si nada sabemos de la constitución de la compañía, lo ignoramos todo de la cuantía de los capitales invertidos para su fundación. Según se deduce de la documentación, parece que se trataba de una compañía colectiva, por lo que los capitales, no debían ser demasiado elevados. No obstante, la declaración que hizo en 1.790 Guillermo Rey sobre que su capital se elevaba a 21.800 pesos escudos, nos hace pensar que por estas fechas, sin disponer de una cuenta de resultados muy abultada, parece que el estado financiero de la firma era óptimo, a pesar de la coyuntura de quiebras que se vivía en esos momentos en el comercio gaditano⁴⁹.

⁴⁷ A.H.N., Estado, leg. 3454, nº 1.

⁴⁸ El 1 de febrero de 1786 se casó con D^a María Moya, hija de un comerciante matriculado en Cádiz que murió en Lima. D^a María llevó artículos por valor de 6.000 pesos como dote, y D. Juan Jacobo Gahn llevó al matrimonio la mitad del capital que ahora tiene (finales de 1786). A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4285, f. 86-89.

⁴⁹ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4.292, f. 117-125.

D^a Enriqueta Butler, esposa de Juan Federico Brandembourg llevo una dote de 20.000 pesos escudos. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4292, f. 28-29.

La distinta nacionalidad de los socios, y la vinculación, por esta razón, a firmas francesas de Cádiz, París y Lyon, afectarían al normal discurrir de la empresa y explicarían muchas de las negociaciones en las que participaron.

Como *Gabn y Cía, la firma Rey y Brandembourg* no se vio afectada directamente por las dificultades comerciales que atravesaron muchas casas comerciales gaditanas a finales de los años ochenta, aunque si es probable que en cierta medida sus actividades ~~se vieran~~ se resintieran. Así, podemos observar como las operaciones de crédito a corto plazo, mediante obligaciones o vales o bien mediante letras de cambio, en las que con tanta frecuencia intervenía la firma entre 1.780 y 1.788 disminuyeron considerablemente para el período subsiguiente de 1.789-1.795, llegando algunos años a no quedar constancia notarial de estas operaciones, como ocurrió en 1.793.

Las suspensiones de pagos y las quiebras que afectaron al comercio de Cádiz en 1.789 y 1.790 no afectarían, como hemos dicho, a ninguna de las tres firmas suecas que aquí mencionamos, antes al contrario, Rey y Brandembourg participarían con 20.000 pesos como suscriptores en el intento por mantener a flote la casa de Manuel Rancés, que finalmente se declararía en quiebra el 31 de marzo de 1789⁵⁰.

La guerra declarada por Francia a España, el 7 de mayo de 1793, influiría en la trayectoria comercial de la firma. Ya desde dos años antes, los franceses residentes en suelo español estaban sometidos a una atención particular por parte del gobierno⁵¹. Entre los extranjeros pertenecientes al comercio de Cádiz, que como consecuencia de la guerra habían quedado como transeúntes, estaban los integrantes de la

⁵⁰ Manuel Rancés, del comercio de Cádiz, estaba interesado por una cifra cuantiosa en la quiebra de otro mercader, Esteban Laborde, hasta el punto de poder verse obligado a poner fin a sus propios negocios, lo cual arrastraría a otras casas de importancia en una cadena que se presagiaba nefasta para el crédito de la plaza. Para evitar esto varias casas decidieron coaligarse para prestar a Rancés en letras la cantidad precisa con que hacer frente a los pagos. La operación consistía en reforzar la capacidad de pago de Rancés a corto plazo con lo cual se salvaba a la casa de la caída. Los suscriptores de Rancés firmaron letras hasta un valor de 700.000 pesos, y entre ellos estaban Rey y Brandembourg. TEDDE, P.: Ob. cit., pág. 133.

⁵¹ ENCISO RECIO, L.M.: "Actividades de los franceses en Cádiz (1789-1790), *Hispania*, LXXV (1959), Págs. 151-285.

compañía *Rey y Brandembourg y Gabn y Cía*. Después las reales cédulas de 5 y 15 de marzo que ordenaban el *extrañamiento de estos reinos de los nacionales franceses*, obligaron a los socios franceses de la firma *Rey y Brandembourg* a salir de España.

El establecimiento comercial que regentaban Guillermo Rey y Juan Federico Brandembourg, fiel a los métodos comerciales del Antiguo Régimen se ocupaba en diversos ramos: participaba como hemos dicho en actividades financieras ligadas generalmente al préstamo a corto plazo, prestando sus servicios en el sistema de pagos multilateral a las casas comerciales francesas y hamburguesas. También intervino en el negocio de los coloniales comprando en Cádiz y reexportando estas mercancías hacia el Norte de Europa y el Báltico, y asegurándolas de su cuenta; y no despreció el comercio de los pertrechos navales, para lo cual disponía de almacenes de su propiedad en el caño del Trocadero.

Como prestamista encontramos a la firma en numerosas obligaciones notariales en las que figura como simple acreedor de créditos que deben saldarse en plazos relativamente cortos, que van de los cuatro a los seis meses, generalmente concedidos a comerciantes y sobre todo a armadores y maestros de navíos que necesitan dinero para el apresto de sus embarcaciones⁵². Entre estas obligaciones se pueden hallar varias ventas *al fiado* que en la mayoría de los casos eran producto precisamente de las negociaciones que tenían lugar en los almacenes del caño del Trocadero. Por ejemplo, el Conde de Reparaz, D. Juan Bautista Ustáriz, necesitó jarcias, lonas y otros pertrechos que la firma le vendió de los que tienen *almacenados en el caño del Trocadero*. El conde se ofreció a pagar los 99.231 reales de vellón de su importe cuando el navío *La Fe*, regresase de El Callao, con hipoteca del mismo navío y de los fletes que trajera a su vuelta⁵³. Otras veces los

⁵² Juan Crisóstomo Palou, vecino de El Puerto de Santa María, y dueño y maestre de la fragata *Santa Brígida*, que saldrá hacia el Puerto de Cartagena de Indias, solicitó a *Rey y Brandembourg* 6.000 reales de plata, con la condición de pagárselos a los seis meses y con la garantía de la hipoteca del navío. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4288, f. 220.

⁵³ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4.286, f. 26.

En circunstancias parecidas se llevó a efecto el crédito solicitado por D. Mariano Bernabé de Frias, que adquirió en los almacenes del Trocadero un cable y una guindalesa por valor de 8.050 reales de plata, para su navío *San Pablo*, y se obligó a pagar a la compañía *Rey y Brandembourg* al cabo de los 6 meses. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4288, f. 318.

préstamos eran a riesgo, a pesar de que el uso de este tipo de instrumentos financieros no parece que fueran muy utilizados en los intercambios con los puertos europeos. No obstante, en 1.788 la compañía accede a la solicitud que le hizo el capitán Swen Treysen, de nacionalidad rusa y residente en Cádiz, que patroneaba el bergantín nombrado *La María*, que había llegado a la bahía desde San Petersburgo y Edimburgo, y quería dirigirse *en lastre* a Burdeos *a buscar allí fletes*. El capitán garantiza el préstamo con la hipoteca de su navío y los fletes. El valor del crédito era de 6.271 reales de plata que serían devueltos a los seis meses con un interés del 15%⁵⁴.

Entre los años 1.795 y 1.802 la firma *Rey y Brandembourg* mantendrá un contencioso contra la casa de negocios *Magón de Labalue* de París por 26.126 doblones del importe de 31 letras giradas por esta última contra *Sauch, Guillet y Cía* de Cádiz. A través de los autos que se iniciaron en 1.796, parece que queda claro que la casa Magon de Labalue libró el 10 y el 12 de diciembre de 1.795 letras de cambio, que importaron 66.666 doblones, por cuenta de la tesorería nacional de Francia, a cargo de la casa *Sahuc, Guillet y Cía* del comercio de Cádiz, que las aceptó. De estas mismas letras endosó el referido Magón el 19 de diciembre treinta y una a favor de *Pontois e Hijos* de Amsterdam, valoradas en 26.126 doblones. A su vez *Pontois e Hijos* dirigieron estas letras a la casa de *Rey y Brandembourg*, para que las tuviese a disposición de D. Eduardo Walekiers de Hamburgo, quien endosó las segundas letras a favor del mismo *Rey y Brandembourg*. Estos tenían orden de no pagar las letras hasta pasados 30 días de la fecha del depósito de los 26.126 doblones, por si entre tanto había avisos de que se hubiese producido un distrato en los pagos. Sin embargo, entre tanto quebró Walkiers, y sabiéndolo *Magon y Pontois* y, aduciendo como pretexto que se habían extraviado las segundas letras, expidieron terceras letras pactadas, que fueron enviadas a D. Francisco Bustamante y Guerra, junto con el deposito de los 26.126 doblones. Finalmente se produjo una situación delicada para la casa de *Rey y Brandembourg* ya que quedó con las segundas letras vencidas y sin el depósito, que estaba en manos de D. Francisco Bustamante y Guerra. En consecuencia hubo un

⁵⁴ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 4288, p. 142.

número crecido de proveedores de la firma gaditana que no pudieron ser abonados a su tiempo. El caso quizás más importante, por la cuantía de la deuda, fue el de D. Diego Duff que acudió a *Rey y Brandembourg* a cobrar varias letras por un importe de 115.075 pesos que no le pudieron abonar por estar pendientes de la provisión de los 26.126 doblones⁵⁵.

No obstante, la firma salió a flote pues, en 1.802, prosperó finalmente la reclamación de los 26.126 doblones que les pertenecían, de manera que pudo hacer frente a todos los pagos pendientes, incluido el de D. Diego Duff.

La firma *Rey y Brandembourg*, mantenía intensas negociaciones con las principales plazas financieras europeas, y especialmente con Hamburgo y Londres, a donde libró la mayor parte de las letras que giró en 1796 (por un valor total aproximado de 735.024 reales de plata).

En esta última fecha, y según los registros de corredores de ese año el establecimiento comercial de *Rey y Brandembourg* se interesó de manera especial por la compra de productos coloniales, especialmente por grana fina, añil, cacao y azúcar; que colocaría en los principales mercados europeos, y especialmente en Hamburgo, Altona o los puertos franceses de Burdeos y Marsella. El tráfico de entrepôt que practicaba la firma evitaba su contacto directo con los puertos Bálticos y, especialmente con los de Suecia y San Petersburgo, de manera tal, que los abastecimientos de efectos navales de sus almacenes no procedían directamente de los puertos suecos o rusos, sino de los almacenes de Hamburgo, Altona o Amsterdam.

No hemos hallado muchos más datos sobre las actividades de esta firma franco-sueca en Cádiz. Como hemos dicho, sus negocios se prolongaron después de la muerte de Juan Federico Brandembourg, en 1.797, gracias a que su esposa no solicitó la disolución de la compañía. Sin embargo, aunque en el siglo XIX, todavía mantiene buena parte de sus negocios, no hemos podido averiguar en que momento se disuelve definitivamente.

Junto a su faceta como comerciante, Juan Federico Brandembourg ostentó el título de cónsul de Rusia en Cádiz desde principios de los

⁵⁵ A.H.N., Estado. leg. 5322, nº 75.

años ochenta, hasta su muerte. Este cargo, si bien le dotaba de prestigio social, no le supuso demasiados quebraderos de cabeza, por cuanto su papel como representante diplomático de Rusia en Cádiz no fue especialmente relevante⁵⁶.

Andrés Hagstrom y Cía.

Andrés Hagstrom, natural de Suecia mantenía en Cádiz una casa de negocios familiar, sin más auxilio que su propio capital y la ayuda de uno de sus hijos, Joaquín, a quien consideraba compañero en los negocios de la compañía. Ambos *se ejercitaban en negocios y dependencias del comercio marítimo y terrestre*⁵⁷.

Sobre sus actividades en Cádiz tenemos únicamente noticias muy puntuales, que se circunscriben a los años iniciales de la década de los ochenta y al año 1.796, cuando muchos de sus negocios quedaron registrados por los corredores de lonja.

De los años ochenta nos han llegado varias escrituras en las que Andrés Hagstrom aparece como consignatario de envíos de madera y cobre procedentes del Norte, que vende al Arsenal de la Carraca⁵⁸.

A través de los registros de corredores del año 1.796, se observa una actividad febril de la firma ligada a las importaciones de alquitrán, madera, brea y lienzos de Suecia que vende a diferentes casas comerciales gaditanas. Este flujo de mercancías procedentes de su país natal está garantizado por la multitud de seguros que contrata con las diversas compañías aseguradoras establecidas en Cádiz. En total A. Hagstrom abrió 27 pólizas para los cargamentos que le venían consignados, por un valor aproximado de 1.615.010 reales de plata. Los seguros cubrían los trayectos que enlazaban Cádiz con los puertos bálticos de Estocolmo, Loviisa, Fredrikshald y Göteborg⁵⁹; con los grandes centros reex-

⁵⁶ A.H.N., Estado, leg. 5322.

⁵⁷ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 1698, f. 419-427.

⁵⁸ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 5935, f. 20, 128 y 201.

⁵⁹ El 18 de diciembre de 1795 Andrés Hagstrom abrió una póliza de 2.200 pesos para asegurar una caja de lienzos de Suecia cuyo valor se estimaba en 4.200 pesos. La mercancía se había embarcado en la nao sueca nombrada *La Isabel Carlota* en el puerto de Estocolmo, y tenía como destino final el puerto de Cádiz. No obstante la embarcación naufragó y se perdió todo el cargamento. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, nº 935, f. 576-586.

pedidores como Hamburgo y Amsterdam; y además enlaza los puertos mediterráneos de Cagliari o Nápoles con Cádiz y el Norte. El sistema de pagos que revelan las letras que endosa y que libra evidencian una predilección casi absoluta por los cambios con Hamburgo y por la negociación con las casas alemanas gaditanas como *Böhl, hermanos y Cía* que endosó a Andrés Hagstrom siete de las 11 letras que negocio en 1.796.

Hasta aquí hemos descrito, en la medida que nos lo ha permitido la documentación existente, la actividad comercial y financiera de tres casas comerciales suecas establecidas en Cádiz en los años decisivos de finales del siglo XVIII. Representan al menos dos modelos diferentes, que tienen en común su constitución como sociedades de carácter colectivo, familiar y personalista, como, por otra parte, era habitual entre la mayor parte de las sociedades gaditanas y suecas de aquellos momentos. Esta estructura societaria condicionaba la cuantía de los capitales invertidos, de manera que podemos aventurar que los fondos de estas compañías eran de escasa entidad, lo que les obligaba a recurrir, al menos inicialmente, al préstamo de otras casas comerciales, y a mantener una sólida red de corresponsales, especialmente en los centros financieros y comerciales europeos como Amsterdam, pero particularmente en Hamburgo por sus conexiones con el Báltico.

Los tres ejemplos aquí contemplados difieren, en cierta medida, en cuanto a sus actividades específicas. La casa *Gahn y Cía* centralizó sus negocios en torno a las contrataciones de pertrechos para la real Armada, dedicándose principalmente a las importaciones de madera, cobre, arboladura y demás efectos navales para los tres arsenales de la Armada. Para solventar las pérdidas que le ocasionaban los percances que sus barcos sufrían por causa de los conflictos bélicos, la compañía se veía obligada a suplirlas con préstamos que ocasionalmente pedía a la compañía gaditana *Greppi Marliani y Cía*, y a solicitar nuevos asientos a la Corona.

El modelo opuesto a esta casi especialización nos lo ofrece la compañía franco-sueca *Rey y Brandembourg* que hace de la diversifi-

cación su norma en los negocios. Sus actividades financieras y comerciales cubren prácticamente todo el arco de los negocios posibles. Así, podemos encontrar a esta firma comprando y vendiendo géneros procedentes de las Indias, o vendiendo *al fiado* pertrechos navales y tejidos ingleses, o prestando dinero a patrones para sus expediciones a América, etc. No cabe duda, que esta manera de entender los negocios está más en sintonía con el modo de hacer los negocios en Cádiz.

El establecimiento comercial que mantiene A. Hagstron participa de los dos anteriores, pues sin buscar la especialización de la firma *Gahn y Cía*, se dedica de forma especial a la importación y venta de productos del Norte, y sobre todo de efectos navales, comerciando directamente con los puertos proveedores. Sin embargo, la documentación es demasiado escasa como para que podamos ir mucho más allá; la única observación que podemos hacer es que aunque la línea de negociación de la compañía de A. Hagstron, es similar a la de *Gahn y Cía*, sus actividades se desarrollan a una escala mucho menor.

De cualquier modo las tres casas comerciales desarrollaron su actividad negociadora en Cádiz en unos años difíciles, en los que era complicado penetrar en un mercado, como el gaditano, cada vez más competitivo, con una oferta de productos cada vez mayor y en el cual el contrabando de productos manufacturados era cada vez más activo; y en el que, al mismo tiempo, aumentaba la presencia y la participación de nuevos comerciantes españoles. No obstante, estas tres casas suecas se hicieron un hueco en este mercado.