

HAMBURGO – UN EMPORIO ATLÁNTICO EN EUROPA CENTRAL (SIGLOS XV-XXI)

Klaus Weber

Esta contribución pretende ofrecer una visión sintética del desarrollo del puerto de Hamburgo y de las instituciones más relevantes que hicieron posible su funcionamiento como una de las principales ciudades portuarias europeas vinculadas al Atlántico en los siglos de la Edad Moderna. Además, pretende ilustrar cuáles fueron las más importantes relaciones comerciales de la ciudad y puerto de Hamburgo a lo largo del siglo XVIII. Se concluirá con unas consideraciones acerca de cómo algunos mecanismos desarrollados por el comercio en la época moderna siguen contribuyendo al crecimiento de las actividades comerciales en la actualidad.

EL CONTEXTO HISTÓRICO

El despuntar de Hamburgo como centro estratégico en su emplazamiento geográfico junto al estuario del río Elba se remonta a los tiempos medievales. Durante los siglos IX y X se ubicó en la zona una población sajona fortificada que se convirtió en la principal antesala oriental de la Archidiócesis de Bremen. La mayor expansión del Sacro Imperio hacia el Oriente convirtió este lugar en un sitio seguro para el comercio. Hacia los siglos XIV y XV, Hamburgo se convirtió en una de las mayores ciudades de la Liga Hanseática, aunque Lübeck todavía conservará su posición dominante.¹

Esta situación cambió de manera dramática con los inicios de la expansión europea en el Atlántico, cuando el centro gravitacional de la economía europea se desplazó hacia Occidente, causando un relativo declive de la región báltica.² Estos cambios contribuyeron al ascenso de Hamburgo a uno de los principales puestos entre las ciudades portuarias del continente. El proceso fue reforzado por los conflictos políticos del siglo XVI. Debido a su neutralidad política, Hamburgo obtuvo grandes ventajas de la inestabilidad producida por la rebelión de los Países Bajos.³ Durante estas décadas, durante las cuales los puertos holandeses se encontraban en crisis debido a la guerra, la ciudad hanseática entró en gran competencia con ellos y alcanzó un papel considerable en el comercio que vinculaba el Báltico y los países escandinavos con la Europa occidental y mediterránea. Así, Hamburgo mantenía y aseguraba el comercio entre regiones complementarias debido a los productos y servicios que ofrecía en esta relación.

CAMBIOS ECONÓMICOS Y POLÍTICOS EN EL SIGLO XVII

Otros factores que contribuyeron al ascenso de Hamburgo habían derivado de algunos cambios fundamentales acaecidos dentro de los territorios del Sacro Imperio. Hasta las últimas décadas del siglo XVI, la región sur de Alemania había experimentado una gran prosperidad económica, convirtiéndose en un centro dominante en Europa central y lugar de asentamiento de varias familias de magnates financieros e industriales como los Fugger y los Welser. Más tarde, la propia expansión europea hacia el Nuevo Mundo, así como las

consecuencias geopolíticas y económicas de la Guerra de los Treinta Años, favorecieron a los territorios del norte del Imperio, especialmente a los protestantes.

La creciente importancia y riqueza de Hamburgo permitió la erección de nuevas fortificaciones, llevadas a cabo entre 1616 y 1625. De esta forma, la ciudad se vio fuertemente protegida durante la Guerra de los Treinta Años. De nuevo, la plaza neutral extrajo beneficios como mercado de efectos militares y otras mercancías, así como centro financiero, centro de distribución de información comercial y sede de contactos diplomáticos.⁴ Ya durante la revuelta de los Países Bajos, la ciudad había atraído a una elite cosmopolita de mercaderes —protestantes luteranos y calvinistas de Holanda, sefardíes de Portugal y España—, quienes contribuyeron de manera considerable al crecimiento del comercio en el estuario del Elba.

Las ciudades de la Liga Hanseática medieval, supervivientes aún a comienzos del siglo XVI, experimentaron una gran decadencia tras la Guerra de los Treinta Años. Solamente Bremen, Hamburgo y Lübeck continuaban aún ostentando el prestigioso título de “ciudad hanseática” aunque, entre ellas, tan solo Hamburgo y en menor medida Bremen lograban extraer beneficios de las nuevas oportunidades ofrecidas por la expansión atlántica.

LA SITUACIÓN GEOGRÁFICA, LAS VÍAS FLUVIALES Y MARÍTIMAS

El ascenso de Hamburgo se debió esencialmente a su excelente situación geográfica en el estuario del río Elba. El sistema fluvial del Elba se extiende hacia todo el interior de Europa central, conectando el Mar del Norte con Bohemia y Praga. En fechas tan tempranas como 1668, bajo el reino del rey de Prusia Federico Guillermo, se construyó un canal que vinculaba el río Spree con el río Oder, creando así una vía navegable directa entre Hamburgo y Silesia, una de las principales regiones europeas de producción de textiles. Esta vía navegable suponía una fuerte competencia con la vía marítima entre el Báltico y el Mar del Norte, que implicaba un viaje mucho más largo. Además, esta vía marítima estaba fuertemente tasada con los impuestos del Estrecho del Sund, el que une ambos mares, aparte de ser una ruta que se mantenía helada durante la estación invernal, haciendo más difícil la navegación. Debido a esta serie de inconvenientes, muchas de las mercancías eran transportadas vía Hamburgo. Para evitar los impuestos de la zona del Sund se construyó incluso un pequeño canal entre Lübeck y Hamburgo.

Hamburgo atrajo también una gran cantidad de mercancías desde regiones externas al sistema fluvial del Elba. El paso por los ríos Rin y Weser fue fuertemente tasado por impuestos de aduanas, de tal manera que muchos comerciantes prefirieron transportar sus mercancías vía Hamburgo. En 1720, a pesar de las facilidades existentes en el Rin, el transporte de Frankfurt a Amsterdam era tres veces más caro que el transporte desde Frankfurt a Hamburgo. En el río Weser había 21 puestos de aduanas; en el río Elba, que es tres veces más largo, no había más que 25 puestos.⁵

EL PUERTO

Tan pronto como se completaron las nuevas fortificaciones, en la década de 1620, el puerto ya había adquirido la extensión que tendría hasta los años de 1840, cuando la revolución de los medios de transporte empezó a demandar nuevos desarrollos tecnológicos, tal y como nos muestra el plano de la ciudad alrededor de 1696 (véase figura 1).

Desde sus orígenes hasta la actualidad, el puerto de Hamburgo ha sido siempre un puerto abierto, sin compuertas o esclusas que protejan los muelles y canales del movimiento de las mareas (*open tidal port*). Durante los siglos XVII y XVIII había cuatro muelles principales. Dos muelles estaban situados en el sur del centro urbano, bien protegidos por los baluartes de la isla Grasbrook, y eran muelles bien comunicados con el centro de la ciudad por una multitud de canales pequeños. Otros dos muelles más largos, situados en las afueras de las áreas fortificadas, ofrecían más espacio para el fondeo de los navíos.

En todos estos muelles, la carga y descarga de las mercancías se hacía en botes pequeños para poder entrar en los canales y llegar a los almacenes. Idealmente estos estrechos edificios daban por delante a la calle, y por detrás al canal. Muchos tenían hasta seis plantas de alto, con pisos para la familia del dueño y las oficinas de comercio. Hasta el siglo XIX fueron normalmente contruidos de entramado. Incluso las casas más ricas mostraban fachadas barrocas de piedra solamente hacia la calle, y no en su estructura total. Estas características contribuyeron a su destrucción por el fuego que padeció la ciudad en 1842.⁶ Aunque el incendio redujo la mitad de Hamburgo a cenizas, la ciudad se recuperó rápidamente. A su vez, la expansión del comercio marítimo y la introducción del ferrocarril y los barcos de vapor exigieron una modernización del puerto. Volveremos sobre este tema más adelante.

POLÍTICA Y CORPORACIONES: LAS NUEVAS INSTITUCIONES DE LOS SIGLOS XVI Y XVII

La posición de Hamburgo en la jerarquía de las grandes ciudades portuarias europeas se reflejó en la creación de nuevas instituciones políticas y económicas. En 1558 se fundó la Bolsa, una de las primeras en el noroeste de Europa. La bolsa no solo contribuyó a la modernización del mercado financiero sino también al de las comunicaciones, al organizar su propio servicio de correos, vinculando la ciudad con Colonia, Frankfurt, Amsterdam y Londres.

Otra nueva institución, incluso más importante aún para la reputación de Hamburgo como plaza financiera, fue el Banco de Hamburgo, fundado en 1619. Hasta la creación de la Bank of England en 1694, este banco fue el único en la región que supuso una fuerte competencia al Banco de Amsterdam.⁷ Desde sus orígenes, el Banco de Hamburgo estaba sujeto a regulaciones particularmente estrictas. Dado su importante papel como intermediario en el comercio de metales preciosos, adquirió pronto unos niveles técnicos muy elevados para la identificación y prueba de este producto.⁸ Otra función importante de Hamburgo consistió en canalizar subsidios hacia los estados alemanes, como por ejemplo los subsidios británicos enviados a Prusia durante la Guerra de los Siete Años.⁹ Todas estas funciones desaparecieron durante las guerras napoleónicas.

El principal grupo de presión de los grandes mercaderes de Hamburgo no se fundó hasta 1665, la *Commerzdeputation*, la cual persiste hoy día bajo el nombre más común de Cámara de Comercio. Durante sus fases iniciales, esta organización desafiaba a las estructuras corporativas y oligárquicas de la ciudad, y por ello el gobierno municipal luchó contra su existencia. Ello supondría toda una década de conflictos e incluso una intervención de la Corte imperial en su favor, hasta que el Senado la admitió oficialmente en 1674. Durante las primeras décadas del siglo XVIII, la *Commerzdeputation* adquirió una influencia importante en el proceso de nombrar a los cónsules hamburgueses. Hasta la fecha, este proceso había sido controlado exclusivamente por el Senado.¹⁰

La institución fundamental para todos los asuntos portuarios fue la *Admiralität*, fundada en 1623. Este cuerpo era el responsable de mantener y asegurar las vías navegables del estuario. Su órgano rector estaba formado por cuatro miembros del Senado y seis de los principales comerciantes de la ciudad.¹¹ La *Admiralität* se financiaba principalmente a través de los derechos pagados para importaciones y exportaciones marítimas. Estos ingresos se invirtieron en los costes de la administración portuaria, en la seguridad de las vías marítimas —a través de boyas, almenaras y trabajos de dragados—, y en la construcción y mantenimiento de diques, etc. Además, este almirantazgo de Hamburgo proveía de información especializada en materia de medidas y seguros marítimos y ejercía su jurisdicción en todos los asuntos marítimos.

La *Admiralität* además se ocupaba de la *Sclavencassa*, un seguro destinado a pagar los rescates de los marineros secuestrados por los corsarios berberiscos.¹² Solo durante el período comprendido entre 1718 y 1729, se dedicaron unos 190.000 marcos (c. 85.000 pesos) al pago de estos rescates.¹³ En 1663, el Senado y la *Admiralität* decidieron construir navíos de guerra para acompañar a los navíos mercantiles en sus viajes hacia la Península Ibérica, y más lejos en el Mediterráneo, para protegerles contra los corsarios de Túnez y Argel.

La *Admiralität* fue suprimida en 1814, pasando todas sus competencias a la *Schiffahrts und Hafendeputation*.¹⁴ Fue esta nueva institución la que se ocupó de la modernización del puerto durante el siglo XIX.

SUBSISTEMAS PORTUARIOS EN EL RÍO ELBA

Una descripción del Hamburgo moderno no es completa si no se menciona a la vecina ciudad de Altona. Esta posesión danesa estaba situada al oeste, a solamente unos cientos de metros de los confines de Hamburgo.¹⁵ Su puerto disponía de unas instalaciones técnicas modestas pero, gracias a la política danesa de declarar esta ciudad puerto franco, una porción importante del comercio marítimo fue atraído a esta plaza. Además, Altona ofrecía tolerancia religiosa a algunas minorías como los calvinistas, menonitas y judíos, en contraste con el régimen bastante rígido de los luteranos en la propia Hamburgo. Muchos miembros de estas minorías prefirieron establecer sus residencias en Altona, y así atrajeron una porción considerable del comercio hacia el puerto danés. En una Memoria de 1753 se estimaba que más o menos la mitad de todas las exportaciones procedentes del estuario se hacía vía Altona.¹⁶ Dada su proximidad, muchos de los comerciantes establecidos en Altona participaron a la vez en el comercio, el armamento y en los negocios financieros de Hamburgo, y viceversa.

En este contexto, hay que mencionar además a la pequeña ciudad portuaria de Harburg, una posesión de Hannover con vínculos con Gran Bretaña; el pequeño puerto de Stade, una ciudad sueca entre 1648 y 1712; y Glückstadt, otra posesión danesa. Al fin y al cabo, las estrechas relaciones y la competencia entre varios subsistemas portuarios del comercio marítimo en el mismo estuario contribuyeron a la capacidad económica de la región del Bajo Elba en su conjunto.

HAMBURGO COMO INTERMEDIARIO ENTRE EL HINTERLAND ALEMÁN Y LAS ECONOMÍAS DE PLANTACIONES DEL NUEVO MUNDO

Uno de los motores esenciales del comercio de Hamburgo en la época moderna fue la importación de productos coloniales tales como azúcar, café, tintes —añil y cochinilla— y la

plata americana. Otro motor fue la creciente exportación de productos manufacturados de la Europa central hacia el hemisferio occidental. Ambos procesos estaban entrelazados de manera muy estrecha por las sinergias que ellos generaban. Manufacturas de la Europa central, sobre todo textil y toda clase de productos metalúrgicos, eran muy competitivos en los mercados occidentales.

Una de las principales causas de esta ventaja era la bajada de precios y salarios que se extendió desde las zonas mineras de América hasta Europa, generalmente llamada la “revolución de precios”.¹⁷ Dado los salarios comparativamente más bajos en las regiones del este, sus productos ofrecieron mejor precio que los de origen español y francés, e incluso inglés u holandés.

También la exportación de estas mercancías permitió a estas regiones protoindustriales convertirse en impulsoras del consumo de productos coloniales. De hecho, fueron precisamente estas zonas las primeras donde incluso los trabajadores se permitían disfrutar del café, del chocolate, del tabaco, etc. Se trata de zonas como Westfalia, Sajonia, Bohemia, Wurttemberg o el norte de Suiza.¹⁸

Al mismo tiempo, muchos procesos de producción protoindustrial demandaban materias primas de ultramar, como el cobre de Chile, tintes del Caribe o el algodón. Esta demanda intensificaba los lazos atlánticos, incluso con África, donde cantidades considerables de productos de la Europa central llegaban a través de la trata de negros. El comercio de Hamburgo se aprovechó de estos procesos, tanto en el renglón de importaciones alemanas como en el de sus exportaciones al mundo atlántico.

Los salarios bajos no solo convirtieron a los productos alemanes en muy competitivos, sino también atrajeron nuevas industrias basadas en la economía de plantación. Las primeras refinerías de azúcar en Hamburgo habían sido fundadas por inmigrantes holandeses y sefardíes antes de 1610.¹⁹ En 1727, había unas 200 refinerías en la ciudad, y hacia 1800 había sido doblada esa cifra.²⁰ Las más grandes refinerías emplearon hasta 20 ó 25 personas. En Amsterdam, a pesar de su posición dominante en este sector, no había más que unas 90 refinerías hacia 1720, y en Rotterdam había solo 30 en torno a 1750.²¹ Hamburgo se convirtió pues en la capital del azúcar en la Europa del Norte durante el siglo XVIII, y probablemente la capital azucarera de Europa en su conjunto.

Un desarrollo similar a la de la industria del azúcar se produjo en los sectores de las indianas y del tabaco. Durante las primeras décadas del siglo XVIII, unos 16 millones de metros de indianas eran teñidos anualmente.²² Estas ramas industriales innovadoras, basadas en productos exóticos y nuevas tecnologías, emergieron en los márgenes de las estructuras corporativas de la esfera socio-económica tradicional. Surgió una nueva clase social de trabajadores pobres que se vio marginada por los gremios artesanales, que los consideraba como “lumpenproletariado”. No obstante, las nuevas industrias ofrecieron nuevos empleos a los pobres que llegaban desde zonas rurales. Entre 1710 y 1750, Hamburgo creció de 70.000 a 75.000 habitantes. En 1790 había unos 130.000.²³ La ciudad adoptó los esquemas poblacionales y demográficos propios del modelo de crecimiento urbano que se estaba produciendo en el resto de Europa occidental, crecimiento que se había generado especialmente en los grandes puertos marítimos.²⁴

Durante los años de 1780, unos 8.000 habitantes de Hamburgo trabajaban en la industria azucarera (c. 1800: 10.000), y las fábricas de tabaco empleaban a unos 1.000 individuos.

Incluyendo a la industria de las indianas y otras ocupaciones directamente vinculadas con la economía portuaria, como la tonelería y la construcción naval, se calcula que unas 40.000 ó 50.000 personas dependían directamente del comercio marítimo. Esta cifra constituía una tercera parte de su población.²⁵

Este comercio marítimo dependía de dos hinterlands: el Báltico y Europa central. Del Báltico los comerciantes recibían materias primas, muchas de ellas de importancia crucial en los astilleros de Europa occidental, como madera, cáñamo, brea, hierro y cobre. Una buena parte del trigo prusiano, polaco y ruso, cera, lino y cuero también fue destinada a los mercados de Occidente. Estos productos no pasaron físicamente por Hamburgo, sino que fueron tratados por comisionistas hanseáticos a través de Elsenor, en el Sund. De Europa central, Hamburgo recibía sobre todo productos manufacturados. Probablemente la mitad de ellos eran telas de lino. Durante el siglo XVIII había, además, una porción creciente de indianas en estos intercambios. Algunos productos de metal procedían de la comarca de Mark y el ducado de Berg (situados entre Colonia y Dortmund), de Aquisgrán, Sajonia y Bohemia. El cobre procedía de los montes del Harz (en el oeste de Goettingen), e incluso de Hungría. Las chapas de zinc de Sajonia mantenían una posición dominante en los mercados mundiales, gracias a un monopolio tecnológico que defendieron hasta bien entrado el siglo XVIII. Por lo demás, los cristales de Bohemia tenían una posición prominente en las partidas de exportación en Hamburgo.²⁶

La estructura del comercio hamburgués se refleja también en el origen de los comerciantes alemanes establecidos en ciudades portuarias de Europa occidental como Londres, Burdeos y Cádiz. Tal y como demuestran los trabajos más recientes, la mayoría no procedía de las ciudades hanseáticas sino de su hinterland protoindustrial. El mapa incluido en este trabajo nos muestra el origen de 227 alemanes que llegaron a Cádiz entre 1680 y 1830 (véase figura 2). De esta cifra total, únicamente 88 personas proceden de Hamburgo. Figuran asimismo muy pocos oriundos de Bremen y Lübeck. Sin embargo, de Bohemia llegaron a Cádiz nada menos que 50 comerciantes. Una buena porción era oriunda de Westfalia, el valle de Ammer (Bavaria) y el valle de Gardena (Tirol), donde se exportaba a los países católicos imágenes religiosas talladas en madera.

EL TRÁFICO MARÍTIMO DE HAMBURGO EN EL SIGLO XVIII: UNA APROXIMACIÓN CUANTITATIVA

A causa de un sistema de derechos aduaneros complicado que eximía a ciertos productos, destinos y grupos de comerciantes del pago de derechos, ninguna de las fuentes hamburguesas sobre el comercio marítimo nos ofrece una visión total del volumen de tráfico en este puerto. Según observadores de la propia época, el volumen total del comercio pudo fácilmente haber ascendido al doble de lo que está registrado oficialmente en los documentos generados por la aduana, pero incluso este cómputo total no incluye el volumen importante que se canalizó vía Altona. No obstante, los libros del Almirantazgo nos ofrecen una visión bastante buena de la geografía del comercio hamburgués.

	Mark banco	Porcentaje
Francia	6.453.350	60%
Gran Bretaña	2.702.426	25%
España	903.130	8,5%
Italia	317.291	3%
Portugal	239.001	2%
Mediterráneo	164.624	1,5%
Total	10.779.822	100%

Tabla 1. Importaciones declaradas en Hamburgo procedentes de Europa sur y occidental, 1753.²⁷

	Total	Cádiz	Canarias	Málaga	Sanlúcar	Bilbao	Otros puertos
Linós	462.674	219.299	153.675	45.100	19.200	9.325	16.075
Madera	29.148	786					28.362
Cera	14.800	850	2.750	600		7.800	2.800
Cristal	9.290	2.815	5.300	100	75	175	825
Hierro	8.438	3.120	750	150	2.508		1.910
Cobre	6.300	200		150			5.800
Seda	5.000	5.000					
Lana	4.600			800		3.200	600
Cuerda y cáñamo	4.300	4.300					
Mercería	4.200	2.100	2.100				
Cuero	3.600	3.600					
Especias	2.500		2.500				
Varios	15.130	5.700	6.825	130	700	1.275	500
Total	569.980	247.700	173.900	47.030	22.483	21.925	56.872

Tabla 2. Exportaciones declaradas desde Hamburgo a España, 1753 (en Mark banco).²⁸

España, por cierto, fue uno de los principales socios comerciales, tras Francia y Gran Bretaña. Además, las Islas Canarias fueron el segundo de todos los destinos a puertos españoles, siendo Cádiz el primero. Esto subraya la importancia de la dimensión atlántica dentro del comercio hanseático-ibérico. Ello está reconfirmado por estudios realizados sobre ciertos puertos, como Cádiz y Barcelona. Como Pierre Vilar demostró ya en 1962, la industria indiana en Barcelona absorbía anualmente hacia finales del siglo XVIII unos 1,9 millones de varas de textiles importados de Hamburgo, sobre todo lino de Silesia, para ser procesados en Cataluña, y destinados a los mercados americanos.²⁹ Otro ejemplo es el de la compañía comercial Fornier Hermanos, negociantes franceses establecidos en Cádiz. Entre 1768 y 1786, los hermanos compraron linos por un valor total de 12 millones de reales. De esta suma, tres millones corresponden a Hamburgo, un millón a Bremen y dos millones a Silesia. Importaron de los Países Bajos un valor total de 1,5 ó 2 millones, una buena parte de ellos probablemente de origen alemán. Tres millones fueron importados de Francia.³⁰

EL TRÁFICO MARÍTIMO DE HAMBURGO EN EL SIGLO XVIII: UNA APROXIMACIÓN CUALITATIVA

Estas cifras no nos ilustran cómo este comercio fue realizado en la práctica. Ello puede hacerse, no obstante, gracias a la investigación micro-histórica. La correspondencia comercial de Juan Cólogán, miembro de la ilustre familia de comerciantes irlandeses en la isla de Tenerife, nos ofrece información sobre los estrechos lazos que existían entre Canarias y Hamburgo. Durante la década de 1750, uno de los correspondientes hanseáticos de Cólogán fue

Johann Arnold Ellermann. El mismo Ellermann, quien había nacido en un pequeño pueblo en el Obispado de Osnabrück, una región famosa por sus telas de lino, había vivido en Cádiz durante las décadas de 1720 y 1730. De allí se desplazó a Hamburgo, donde en poco tiempo llegó a ser presidente de la Cámara del Comercio y miembro del Parlamento de esta ciudad-estado. Mientras, hermanos de Juan Arnoldo seguían trabajando en la casa gaditana, que continuaría en manos de la familia hasta las primeras décadas del siglo XIX. En el contexto de la Única Contribución, realizada a mediados del siglo XVIII, las autoridades españolas estimaron que la sucursal gaditana de esta familia era la más próspera de las casas alemanas asentadas en esta plaza.³¹ En marzo de 1751, Cólogan escribía a uno de sus corresponsales en Londres:³²

Mr Ellermann was recommended to me by Brothers Gough & have credit on him which would incline me to make use of him because he sent me pretty good goods (both in quality and price better than those from [Decimus] Hallsey)...

Cólogan se interesó particularmente por los linos de Westfalia —zona natal de Ellermann— y de Silesia. Una factura, conservada en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, nos muestra los efectos enviados desde Hamburgo (véase figura 3). En otra carta a Juan Ellermann, escrita unos meses más tarde, Cólogan afirmaba:

Muy Señor mio, he recibido las tres muy favorecidas cartas de Usted de 12, 17, y 26 de Julio proximo pasado... me es preciso decir a Usted que tanto los Senores Russell como yo hemos hallado todos los efectos que nos ha remitido en el navío [La Paz]... de inferior calidad, en especial los lienzos y todo a más alto precio que de otros... Las creas que pedí a Usted eran de las que allí se encuentran a imitación de las de Francia... pero lo que Usted me envió son Garlicks que llaman que es género diferente y estos son de calidad tan inferior que en mi vida he visto cosa semejante, y los ruanes son del mismo modo y también los Brunswicks... y fue lástima el no haberme remitido las Sangalas porque era el género de más falta... Pero como dichos Senores [Russell] y yo somos inclinados a tener diferencia con ninguna casa hemos tomado el peso sobre nosotros y Dios sabe cuándo saldremos de tales efectos. ...

Que Nuestro Señor Guida a Usted, ...

Cólogan se decepcionó tanto por la calidad de los efectos que nunca más volvió a hacer negocios con Ellermann. Pero la red de correspondencia comercial era tan densa que en poco tiempo tomó contacto con otro negociante hamburgués que le surtió de mejores efectos: Friedrich Thorbeck. Una de las cartas de Cólogan a Thorbeck decía:

I have received goods which [I] found exceedingly good, & I must request of you to send me the same... particularly the Osnabrug linen such as those... being the quality we want here exactly... the Heeden and Brunswicks were equally good in quality & and these are what we want here... have a care how you serve all your friends here, & we will all stick to you... I return you thanks for the piece of smoaked beef which was exceedingly good...
assuring you I'll direct all my friends to you if you serve us well
being most sincerely...

Otra carta repite lo mismo:

I thank you for the hams and smoked beef you were pleased to send me, & for this occasion [I] remit you a small cask of wine which you'll be pleased to accept... I wish you all health & happiness...

Estas citas muestran detalladamente la calidad de una relación comercial de rutina a través del Atlántico: informaciones fidedignas relativas a la calidad y a los precios de las mercancías, órdenes precisas para la compra y venta, control de la calidad de las entregas y la relación personal entre los socios comerciales, incluyendo regalos como carne ahumada o botellas de vino, como si vivieran en ciudades vecinas y no a una distancia de un mes de viaje en navío. Una infraestructura muy eficaz aseguraba los intensos intercambios de mercancías e informaciones, integrando a las ciudades hanseáticas en el mundo atlántico. La movilidad de los actores, como en el caso de los Ellermann, fue una condición primordial; pero Thorbeck, a la vez, nos ofrece el ejemplo de un comerciante hamburgués que operaba en el comercio a larga distancia sin dejar su escritorio.

Con los resultados de las guerras napoleónicas y la independencia de las colonias americanas de España, las redes comerciales que los alemanes habían desarrollado en puertos españoles, y también en puertos franceses, perdieron su importancia. Los comerciantes reorientaron su comercio internacional hacia la ciudad ganadora de este proceso revolucionario atlántico: Londres. A partir de 1800, la simbiosis estrecha que ya existía entre Hamburgo y la capital británica se reforzó. Solo a partir de 1900, esta relación se estropearía por las ambiciones políticas y navales del imperio de Guillermo II, desafiando la hegemonía comercial y naval detentada por Gran Bretaña.

DESDE EL SIGLO XIX AL SIGLO XXI

Si el fuego de 1842 había destruido muchas de las estructuras urbanas de Hamburgo, tanto zonas medievales como modernas, la revolución del transporte y el crecimiento poblacional empezaron a demandar nuevas soluciones que superarían a las estructuras anteriores. Para adaptarse a las demandas de la navegación de vapor, una logística portuaria más moderna, el ferrocarril (la primera línea, a Berlín, fue inaugurada en 1846), y la emigración en masa hacia América, la topografía del puerto de Hamburgo cambió mucho.

La primera fase de la expansión portuaria fue realizada durante los años de 1860, con la creación de tres muelles nuevos. Por primera vez en Hamburgo, los buques no fondeaban a cierta distancia, sino que eran amarrados a lo largo de los nuevos pantalanes. Las grúas de vapor aceleraban el transbordo de las mercancías. La segunda fase de expansión empezó en 1885, con el desarrollo de un puerto franco. Hamburgo finalmente se había decidido por abandonar su propio régimen aduanero e incorporarse al régimen aduanero del nuevo Estado nacional, fundado en 1871. A cambio recibió el privilegio de convertir una zona enorme, situada al sur de la ciudad, en puerto franco. Unas 16.000 personas de la clase obrera fueron expulsadas de esta zona. Allí se erigieron almacenes modernos, con pintorescas fachadas neogóticas. La zona del puerto franco se extendía lejos, por los terrenos pantanosos al lado sur del río, donde había un espacio muy amplio para un mayor número de muelles.³³ Durante esta fase, los subsistemas portuarios antes mencionados fueron incorporados al territorio nacional y perdieron su significado. Este desarrollo culminó en la creación del puerto franco, monopolizando todo comercio internacional en el estuario.

Su crecimiento espectacular fue estimulado por la expansión de las exportaciones de productos industriales de la Europa central, por las aventuras coloniales y navales del Imperio de Guillermo II y por la migración en masa procedente de otras áreas de Alemania y los países vecinos, tanto en el este como el sureste. El desarrollo de la red de ferrocarril intensificó los vínculos de Hamburgo con su hinterland, incluyendo a países tan lejanos como Hungría. En lo referente a la migración, el hinterland se extendía incluso hasta Rusia y Ucrania.³⁴ Entre 1835 y 1934, unos 5 millones de personas emigraron a través del puerto de Hamburgo, la mayoría hacia América. De ellas, unos 1,5 millones procedían de Rusia y del Imperio Austriaco, de Rumanía y de otros países de la Europa suroriental. La fase de mayor auge de este proceso fueron los años anteriores a la Primera Guerra Mundial, con unos 200.000 pasajeros por año. Con su especialización en el pasaje transatlántico, la HAPAG (*Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft*, conocida también bajo el nombre *Hamburg-Amerika Linie*) iba a ser la naviera más importante del mundo a partir de los años de 1890. En 1914 poseía 194 barcos de vapor.

La Primera Guerra Mundial le dio a Hamburgo un fuerte golpe, del cual la ciudad solo se recuperó totalmente setenta años más tarde, a partir de 1989. El comercio marítimo y los astilleros se habían aprovechado de manera significativa de las ambiciones coloniales y militares del imperio alemán. El declive económico general durante los años de posguerra, las restricciones del Tratado de Versalles y el fuerte descenso de las cifras de migración desde la Europa oriental contribuyeron a un estancamiento portuario durante los años de entreguerras. Durante la Segunda Guerra Mundial, el puerto y la misma ciudad sufrieron fuertes bombardeos. Aún así, las reparaciones de la ciudad a partir de 1945 fueron rápidas.

Con el “milagro económico” de la República Federal durante los años 50 y 60, las exportaciones alemanas se recuperaron rápidamente y sobrepasaron incluso a las cifras anteriores a la guerra. En 1966, los primeros contenedores entraron en el puerto de Hamburgo, y ya en el año siguiente el Parlamento municipal resolvió que el puerto se transformaría en un puerto eficiente para una nueva tecnología logística. Mientras los astilleros sufrieron la crisis general de este sector, nuevos terminales de contenedores fueron instalados en las orillas al sur del río, justo en la parte más baja del río donde las aguas son más profundas, capaces de contener buques de mayor capacidad. Así, el puerto se alejaba del centro de la ciudad. Sin embargo, como consecuencia de la Guerra Fría, la ciudad seguía separada de su hinterland tradicional: Alemania oriental, Checoslovaquia, Hungría, el sur de Polonia, etc. Hamburgo estaba situada demasiado cerca del Telón de Acero y así, una buena parte del comercio marítimo, se vio obligado a desviarse hacia Bremen y Rotterdam.

Esta situación cambió con el fin de la Guerra Fría. Desde los años noventa, Hamburgo se convirtió en una ciudad de crecimiento urbano, con la construcción de nuevas oficinas, viviendas e instalaciones portuarias. La ciudad ha podido volver también a recuperar su papel de intermediario en el comercio entre el Este y el Oeste. Sigue aprovechándose de los mismos factores que ya favorecían a la actividad protoindustrial de la época moderna, como son los sueldos relativamente más bajos en la Europa central y oriental. La gran mayoría de las exportaciones industriales de estas regiones se exportan vía Hamburgo, lo que se puede considerar un fenómeno histórico de larga duración.

A la vez, el puerto absorbía una porción considerable de las importaciones europeas del Lejano Oriente. Desde 1996, los terminales de contenedores, todos situados en el suroeste del centro de la ciudad, han crecido y han sido modernizados continuamente. Con un tráfico de unos 9 millones de contenedores por año, Hamburgo es el número dos entre los puertos

Europeos, después de Rotterdam (10 millones), y el número ocho a nivel mundial (el número uno es Singapur, con 25 millones; seguido por Hong Kong, con 24 millones). Bremen y Hamburgo viven un crecimiento mucho más importante que los puertos holandeses. En 2008 se estimaba un crecimiento de 18 millones de contenedores para 2015 en Hamburgo.

Solo los años venideros confirmarán si este diagnóstico es acertado. Con la crisis económica mundial que se está experimentando desde el otoño de 2008, el tráfico hamburgués ha sufrido un ligero descenso porcentual hasta fines del mismo año, aunque directamente relacionado con los precios. El tráfico marítimo es un sector extremadamente volátil. El coste del transporte de un contenedor desde China a Hamburgo, que era de 2.500 dólares a comienzos de 2008, ha caído a solo 250 dólares un año más tarde. Desde luego, la situación se ha agravado. Las exportaciones alemanas han caído un 20% entre marzo de 2008 y marzo de 2009. Sin embargo, las autoridades portuarias de Hamburgo no se quejan en exceso, o no se quejan todavía. Se muestran un tanto aliviadas, como si el estancamiento representase un respiro para revisar con más serenidad los planes de una futura expansión portuaria. Mientras tanto, lo que constituía la zona portuaria de 1914 ya no se utiliza, transformándose en una zona central del desarrollo urbano, construyéndose viviendas para 12.000 personas, oficinas para unas 40.000 personas y facilidades para el ocio y la cultura. Hamburgo es un ejemplo de la importancia del hinterland y las continuidades históricas condicionadas por la geografía.

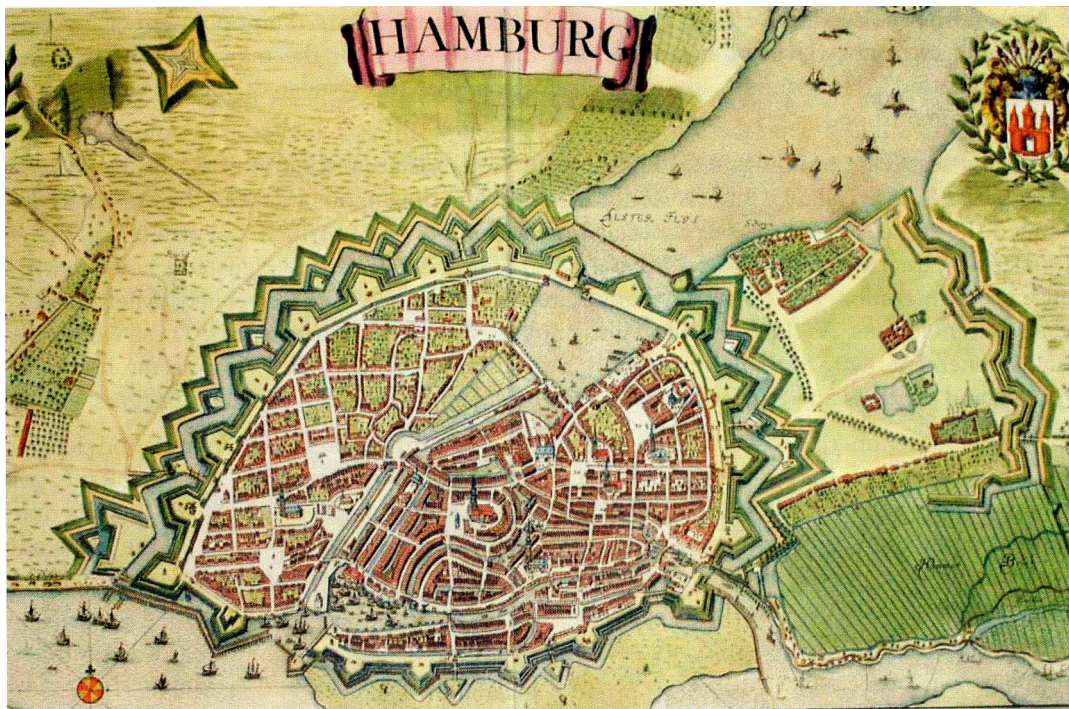


Figura 1.

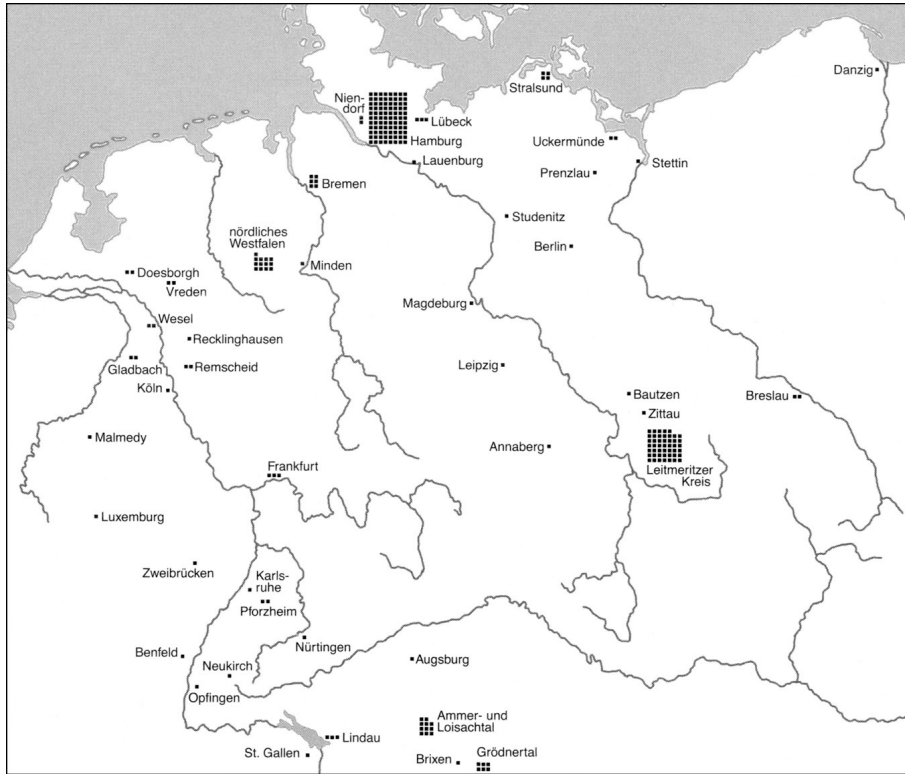


Figura 2.

Hamburgo el día 23 de Julio de 1751

Factura de diferentes Mercaderías que Embanco D. Juan de Alvarado Alvarado de orden de D. Juan de Landa en el Navio mercadería la Santa Cruz de Fleman Koch de una pasopía

N.º 11 a 14	11 p. de Plata con 5 p. cada uno de 20 p. de Plata con 1022 q. a 8 1/2 p. con B.º m. cor	1070
15 a 18	2 dhas de Colobomas ord. con 82 p. a 7 1/2 p.	1808
19 a 20	2 dhas de Ruedas Heiden 60 p. con 3885 @ con 6 1/2 p. con a 1 1/2 p. p.	332
21 a 23	3 dhas de Ruedas con 300 p. a 3 1/2 p. m. cor	1125
	11 p. de Heiden de a 60 @ de Colobomas de 11 p. de plata a 1 1/2 p. p.	057
24	1 Caja con 50 p. de platillas Royales de a 60 @ a 6 1/2 p. p.	237
25	1 dha con 125 p. de bronceas angostas a 4 p. m. cor	500
26	1 dha con 18 p. de a 56 @ de Casas con abuchas N.º 32 a 1 1/2 p. p.	620
27	1 fardito con 24 p. de Estalines anchos a 4 q. a 8 1/2 p. m. cor	198
	Dem 12 dhas angostas a 4 q. a 3 1/2 p. m. p.	112
	Dem 3 d. Lib. de hilo de Bala ordinaria a 3 1/2 p. placa	007
	1 p. de Heiden de Embuelta con 60 @ a 1 1/2 p. p.	000
28	1 fardito con 12 Caxi de Manicada y Doradilla de a 25 @ con 200 @ en lado y a 1 1/2 p.	000
		m. p. 36510
29	1 Caja con diferentes Vidrios de Cristal Surtidos como vision de Bohemia	4034 p. cor
30	1 dha con Vidrios Surtidos	4260 p. cor
		8294 p. a 1 1/2 p. cor 62112
		moneda de m. cor 10576.6. a 117 p. cor
		2031
		2761
		M. cor de B.º cor 80711
<u>Gastos</u>		
	Por gastos de la pasopía dhas de	252.11
	Por su Com.º	166.10
	Por Seguros de 8500 m. B.º Curatusey Com.º	233.12
		660
		M. cor de B.º cor 87311

Figura 3.

NOTAS

- ** Este artículo se ha elaborado dentro del proyecto I+D del Ministerio español de Ciencia e Innovación: (HUM-2006/01679) “Naciones y comunidades: Perspectivas comparadas en la Europa atlántica (1650-1830)”.
- ¹ JOCHMANN, Werner; LOOSE, Hans-Dieter (eds.): Hamburg. *Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*. Vol.1: Von den Anfängen bis zur Reichsgründung, Hamburg, 1982.
- ² Acerca de la tesis sobre el “declive del Báltico” hay que subrayar las importantes consideraciones historiográficas que han ilustrado dicho debate. No obstante, la expansión europea hacia el hemisferio occidental trajo consigo importantes estimulaciones de la economía báltica también. Tal declive no se produjo, pues, en términos absolutos sino relativos en el contexto general del desarrollo en los países de la Europa occidental.
- ³ GÓMEZ-CINTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional*, Madrid 1988, p. 269.
- ⁴ KELLENBENZ, Hermann: “Der Verkehr mit Kriegsmaterialien aus und nach den Hansestädten vom Ende des 16. bis Mitte des 17. Jahrhunderts”, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 137, 1932, pp. 538-543.
- ⁵ NEWMAN, Karin: “Hamburg and the European Economy, 1660-1750”, *Journal of European Economic History* 14, 1, 1985, pp. 57-94, vid. p. 70-77.
- ⁶ Sobre la arquitectura de las casas de mercaderes de Hamburgo vid. LANGE: “Das Hamburger Bürgerhaus”, DENECKE, Axel; STOLT, Peter; Hamburger Hafen-und Lagerhaus AG (eds.): *Das Kirchspiel St. Katharinen. Der Hafen, die Speicherstadt und die Kirche*, Hamburg 2000, pp. 25-27.
- ⁷ KLEIN, Ernst: *Von den Anfängen bis zum Ende des alten Reiches (1806)* (Deutsche Bankengeschichte, vol. 1), Frankfurt/M. 1982, pp. 176-177. Vid. también: ISRAEL: *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford 1989, p. 77. Desafortunadamente, no existe una investigación en profundidad sobre la historia de este banco.
- ⁸ SCHNEIDER, Konrad: “Untersuchungen zur Edelmetallverhüttung und Probierkunst in Hamburg”, *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 71, 1985, pp. 1-44.
- ⁹ Una de las naciones financieras de Hamburgo fue Prusia, especialmente durante la Guerra de los Siete Años. SCHNEIDER, Konrad: “Zum Geldhandel in Hamburg während des Siebenjährigen Krieges”, *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 69, 1983, pp. 61-82, vid. pp. 66-67.
- ¹⁰ BAASCH, Ernst: *Die Handelskammer zu Hamburg*, Hamburg 1915, vol. 1, p. 13. POHL, Hans: “Die diplomatischen und konsularischen Beziehungen zwischen den Hansestädten und Spanien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts”, *Hansische Geschichtsblätter* 83, 1965, pp. 46-93, vid. 61. El cónsul de Hamburgo simultáneamente servía como representante de las todavía activas ciudades hanseáticas de Lübeck y Bremen.
- ¹¹ POSTEL, Rainer: *Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns 1517-1992. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart*, Hamburg 1992, pp. 23, 27.
- ¹² POSTEL: *Versammlung*, pp. 23-26.
- ¹³ BEUTIN, Ludwig: *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster, 1933, p. 57.
- ¹⁴ MAASS, Dieter: *Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 bis 1910. Entscheidung und Verwirklichung*, Hamburg, 1990, p. 17.

- ¹⁵ Solo en 1864, durante la Guerra de Bismarck, se proyectó el estado de la nación Alemana, y Altona fue incorporada a Prusia, y en los años de 1930 se convirtió en parte integral de la ciudad de Hamburgo.
- ¹⁶ Archives diplomatiques, París, CP Hambourg, vol. 74, fol. 140, 19 septiembre 1753.
- ¹⁷ STEIN, Stanley J.; STEIN, Barbara: *Silver, Trade, and War. Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, Baltimore - London 2000, pp. 3-39. HAMILTON, Earl J.: *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge (Mass.), 1934.
- ¹⁸ RADEFF, Anne: Du café dans le chaudron. Economie globale d'Ancien Régime. Suisse Occidentale, Franche-Comté et Savoie, Lausanne 1996. LUDWIG, Jörg: "Comercio minorista y mayorista de mercancías coloniales en las regiones del interior de Alemania en los siglos XVI-XVIII. Un ejemplo: Altenburg", LUDWIG, Jörg; SCHMIEDER, Ulrike (eds.): *Regiones europeas y Latinoamérica (siglos XVIII y XIX)*, Frankfurt/M. – Madrid, 1999, pp. 121-127, vid. pp. 123-24. LUDWIG, Jörg: *Amerikanische Kolonialwaren in Sachsen 1700-1850*, Leipzig, 1998, p. 51-54.
- ¹⁹ BÖHM, Günter: "Die Sephardim in Hamburg", ARNO, Herzig; ROHDE, Saskia (eds.): *Die Juden in Hamburg 1590-1990*, Hamburg, 1991, pp. 21-40, pp. 24-25, 28.
- ²⁰ PETERSSON, Astrid: "Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg. Von den Anfängen bis zum Ende der Kontinentalsperre", *Hamburger Wirtschafts-Chronik, Neue Folge, 1*, 2001, pp. 53-81, vid. pp. 55, 58.
- ²¹ ISRAEL: *Dutch Primacy*, p. 265.
- ²² LOOSE, Hans-Dieter: "Das Zeitalter der Bürgerunruhen und der großen europäischen Kriege (1618-1712)", LOOSE (ed.): *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*, vol. 1, Hamburg, 1982, pp. 259-250, vid. p. 334.
- ²³ VRIES, Jan de: *European Urbanisation 1500-1800*, London, 1984, p. 273. KOPITZSCH: *Zwischen Hauptzeß und Franzosenzeit 1712-1806*, JOCHMANN; LOOSE (eds.): *Hamburg*, pp. 351-414, vid. p. 366.
- ²⁴ ESPAGNE, Michel: *Bordeaux-Baltique. La présence culturelle allemande á Bordeaux aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Bordeaux, 1991, p. 7.
- ²⁵ HERZIG, Arno: "Organisationsformen und Bewußtseinsprozesse Hamburger Handwerker und Arbeiter in der Zeit von 1790-1848", HERZIG, Arno; LANGEWIESCHE, Dieter (eds.): *Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert*, Hamburg, 1983, pp. 95-108, vid. p. 97. LAUFENBERG, Heinrich: *Hamburg und sein Proletariat im 18. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet*, Hamburg, 1910, p. 105.
- ²⁶ WEBER, Klaus: *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, 2004, pp. 60-81.
- ²⁷ Las mercancías de los Países Bajos no están registradas en la fuente. WEBER, Klaus: "Les livres douaniers de l'Amirauté de Hambourg au XVIII^e siècle, une source de grande valeur encore inexploitée", *Bulletin du Centre d'Histoire des espaces atlantiques*, nouvelle série, 9, 1999, pp. 93-126, vid. p. 122.
- ²⁸ WEBER: *Les livres douaniers*, pp. 115-116.
- ²⁹ VILAR, Pierre: *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, vol. 3, París, 1962, pp. 118, 126. Vaya nuestro agradecimiento al Dr. Niels Wiecker por haber indicado estas noticias.

- ³⁰ CHAMBOREDON, Robert: "Une société de commerce languedocienne a Cadix: Simon et Arnail Fournier et C^{ie} (Nov. 1768 - Mars 1786)", GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (ed.): *La burguesía de negocios en la Andalucía de la ilustración*, vol. 2, Cádiz, 1991, pp. 35-53, vid. pp. 35, 49.
- ³¹ BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *Los Comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII*, Cádiz, 1995, pp. 223-224.
- ³² Las siguientes citas son del Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, Archivo Zárate-Cólogan, Sección 6.8, Libros Copiadores de Cartas.
- ³³ MAASS: *Ausbau*, pp. 17-21. MÖLLER, Ilse; BECK, Dietmar: *Hamburg. From the Hammaburg to a Metropolitan Region*, Hamburg, 2006, pp. 24-25.
- ³⁴ ROTH, Ralf: *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914*, Ostfildern, 2005, pp. 112-113.