

# COMERCIO Y TRÁFICO MARÍTIMO ENTRE HAMBURGO Y PUERTO RICO EN EL CONTEXTO CARIBEÑO EN EL SIGLO XIX

*Argelia Pacheco Díaz*  
Universidad de Hamburgo, Alemania

## RESUMO

No século XIX Hamburgo foi um dos principais portos de Europa, nele houve uma intensa atividade comercial de redistribuição de mercadorias, seus vínculos se estendiam a vários continentes. A localização geográfica da cidade, à beira do rio Elba e entre o Mar do Norte e o Báltico, assim como suas políticas econômicas foram fundamentais para a consolidação e predomínio desse *entrepôt*. A proximidade de Hamburgo a Dinamarca e o acesso à sua colônia St. Thomas, nas ilhas Virgens, conduziram ao estreitamento dos vínculos com Porto Rico. Neste artigo são analisadas as principais conjunturas do comércio e da navegação entre Hamburgo e a Ilha, assim como a relevância de Porto Rico para o emporio hamburguês no marco de seu comércio no Caribe.

**Palavras-chave:** Hamburgo, História Econômica do Caribe, Porto Rico século XIX, St. Thomas, Ilhas Virgens.

## RESUMEN

En el siglo XIX Hamburgo era uno de los principales puertos de Europa, donde era realizada una intensa actividad comercial de redistribución de mercancías, sus vínculos se extendían a puntos de varios continentes. La ubicación geográfica de la ciudad, a orillas del río Elba y entre el Mar del Norte y el Báltico, así como sus políticas económicas fueron fundamentales para la consolidación y predominio de este *entrepôt*. La cercanía de Hamburgo a Dinamarca y el acceso a su colonia St. Thomas, en las Islas Virgenes, condujeron a que se estrecharan los vínculos con Puerto Rico. En este artículo se analizan las principales coyunturas del comercio y la navegación entre Hamburgo y la isla, así como la relevancia de Puerto Rico para el emporio hamburgués en el marco de su comercio en el Caribe.

**Palabras claves:** Hamburgo, Historia Económica del Caribe, Puerto Rico siglo XIX, St. Thomas, Islas Virgenes.

## **ABSTRACT**

In the 19th century the port of Hamburg was among the main commercial centers of Europe. This Hanseatic city carried out an intense re-export trade and its links extended to every continent. The geographical location of Hamburg, on the northern shore of the Elbe River and between the Baltic and the North Sea, and its economic policies were fundamental elements that consolidated its dominance. In the Caribbean the Danish colony of St. Thomas was the enclave that articulated the German ties in the region and Puerto Rico became one of the islands which with Hamburg had a close economic relationship. The article analyses the phases and transformation this trade relation went through in this century.

**Keywords:** Hamburg, Economic History of the Caribbean, Puerto Rico 19th Century, St. Thomas, Virgin Islands.

En el siglo XIX el puerto de la ciudad Estado de Hamburgo era uno de los principales de Europa e incluso se considera que hacia finales de la centuria era el más próspero. En la actualidad, Hamburgo es un estado federado de la República Federal Alemana. Su puerto es el más importante del país y el segundo más grande de Europa, sólo después del puerto de Rotterdam, en Holanda. La ciudad se encuentra ubicada en la ribera norte del Elba, a una distancia de 115 kilómetros aproximadamente de su desembocadura en el Mar del Norte, en el punto donde confluyen la navegación marítima y la fluvial. Desde la fundación de Hamburgo, el comercio ha sido su principal actividad económica y el río ha desempeñado un papel fundamental en su desarrollo.

El Elba es navegable y conecta a Hamburgo con la parte oriental de Europa. El mismo puede ser remontado desde su salida al mar hasta Bohemia, y uno de sus tributarios, el río Moldava, hasta Praga. La relevancia del Elba para una ciudad del interior como Praga queda reflejada en una canción antigua que hace referencia al ancho mar que recorre la ciudad (SANTO DOMINGO, 1838, p. 1).<sup>1</sup> El Elba nace en la zona montañosa en la frontera entre Polonia y la República Checa, tiene una longitud aproximada de 1,165 kilómetros y a la altura de Hamburgo

---

<sup>1</sup> “Ja, Prag ist eine schöne Stadt, die Straßen mehr als Häuser hat, und auch fließt noch, bei meiner Treu‘, das Meer ganz dicht bei Prag vorbei.” Altes Lied.

alcanza cerca de 500 metros de ancho. Estas condiciones naturales permiten la entrada en Hamburgo de embarcaciones marítimas, lo que evita el transbordo de las mercancías a embarcaciones menores o el traslado por tierra del cargamento. Lo anterior facilitó el comercio de redistribución y evitó el aumento de costos.

Internándose por el Elba desde Hamburgo se encuentran importantes centros industriales como las ciudades de Magdeburgo y Dresden. Al occidente de Dresden estaba el distrito industrial de Sajonia, el cual era una de las zonas con mayor densidad de población (CLAPP, 1909, p. 143). Por otros afluentes del Elba se puede acceder a Halle,<sup>2</sup> ciudad que se encuentra muy cerca de Leipzig, e incluso a Berlín.<sup>3</sup> El río era una ruta natural para la práctica del comercio y su valor era inestimable para el noroeste y el centro de Alemania. Por este camino de agua se exportaban los productos del *Hinterland* y se recibían las mercancías de ultramar, dándole a Hamburgo el dominio de este lucrativo comercio (SMITH, 1858, p. 586).

Además de las ventajas que le brindaba el río, la ciudad contaba con una conveniente posición geográfica. Se ubica al sur de la península de Jutlandia, la cual limita al oeste con el Mar del Norte y al este con el Mar Báltico (hoy en día la península comprende Dinamarca y la parte norte de Alemania). Esto le brindaba a Hamburgo la posibilidad de mantener intercambios comerciales con los puertos de Escandinavia, la región báltica y Rusia; al igual que con Inglaterra, los puertos del Atlántico y el Mediterráneo. El Báltico era, desde la época de la Liga Hanseática, una zona importante para el comercio hamburgués, e incluso tras el declive de la Liga, la ciudad mantuvo un floreciente comercio con esa región. Por lo tanto, se conoce a la ciudad como el *entrepôt* del Báltico.

La actividad comercial que la ciudad hanseática desarrollaba era de redistribución, ya que no era un centro de consumo. Se reexportaba café, azúcar y tabaco conocidas

---

<sup>2</sup> El Saale es un tributario occidental del Elba, el cual es navegable hasta Halle.

<sup>3</sup> El Havel es un tributario del Elba y llega a Berlín vía el Spree.

como *Kolonialwaren* o “mercancías coloniales”; productos del Mediterráneo como vino, aceite y condimentos; así como lino, lana, cáñamo, colorantes, cuero, carne salada y ahumada, mercancías de hierro, entre otros. Aunque la vida económica de Hamburgo estaba concentrada en el comercio, también contaba con actividades manufactureras. Se refinaba azúcar y torcía tabaco, se realizaba estampado de telas, manufactura de lino y seda, se elaboraban pañuelos y encajes, jabón, cera y velas para embarcaciones (WRIGHT, 1836, p. 339). Hamburgo no tenía una significativa actividad agrícola ni ganadera, por lo que adquiría de tierras vecinas esos productos para el consumo local.

La conquista y colonización del continente americano aumentaron las oportunidades comerciales de Hamburgo. Mientras que Lübeck, ciudad libre que había pertenecido a la Liga, quedaba geográficamente en un “callejón sin salida”, Hamburgo estuvo en mejores condiciones para sacar provecho del nuevo comercio, pues se vio de frente al Atlántico, lugar donde se encontraban las nuevas rutas comerciales (CLAPP, 1909, p. 17). En un principio, la ciudad tuvo un papel subordinado, dado que España, Portugal, Inglaterra, Holanda y Francia mantenían el monopolio comercial con sus colonias ultramarinas. Hasta el último tercio del siglo XVIII, la mayor parte del comercio de Hamburgo con las colonias españolas se realizaba de forma indirecta o a través del comercio de contrabando. Como muestra de lo anterior, se tiene conocimiento de familias hamburguesas y del interior alemán establecidas en Cádiz, que por medio de testaferreros llegaron a entablar tratos directos con las colonias españolas (WEBER, 2004). En lo que se refiere al comercio de contrabando, se pueden mencionar por ejemplo, el caso de los cargamentos de mercancías salidos de Hamburgo a principios de la década de 1770 con destino a las islas de St. Thomas y de St. Eustaquio, pero cuya finalidad era abastecer de manufacturas a los habitantes de Puerto Rico (TORRES, 1968, p. 76-78). Esta actividad comercial con América y el Caribe, como afirma el historiador y archivero hamburgués Ernst Baasch en una de sus obras clásicas, se conoce, pero no se puede cuantificar (BAASCH, 1892).

El interés de Hamburgo por las Antillas era tal, que al menos desde la segunda mitad del siglo XVIII, en el periódico *Hamburgische Adreß-Comtoir Nachrichten*, se publicaban con frecuencia artículos sobre el estado de la agricultura de las Antillas y el Caribe. Igualmente se daba cuenta de fenómenos naturales ocurridos como tormentas, huracanes y terremotos. Entre algunos de los puntos abordados se encontraban Jamaica, Dominica, Martinica, el Santo Domingo francés, St. Croix, St. John, Curazao, St. Martin, St. Eustaquio y Surinam. La colonia danesa de St. Thomas desempeñó un papel muy importante para el comercio de Hamburgo en el Caribe. Esta isla, por su condición de puerto libre y *entrepôt*, se convirtió en la segunda mitad del siglo XVIII en una de las plazas comerciales más importantes en el Caribe. Una de las ventajas que tenía St. Thomas sobre otras plazas comerciales de las Antillas, era la postura neutral que la corona danesa mantenía durante las frecuentes guerras imperiales, lo que convertía a la isla en un lugar seguro para la práctica del comercio. Esta neutralidad permitía que las embarcaciones que navegaban con bandera danesa pudieran hacer lucrativos negocios en tiempos de intranquilidad en los mares. El hecho de que el gobierno danés permitiera el establecimiento de casas comerciales de cualquier procedencia, posibilitó que individuos que no pertenecían a Estados con posesiones coloniales en el Caribe, tuvieran acceso al comercio que allí se desarrollaba, tal como era el caso de los alemanes.

La vecindad de Hamburgo con Dinamarca propició también la existencia de estrechos vínculos con St. Thomas. El puerto danés de Altona se encontraba al oeste de Hamburgo, a una distancia tan reducida, que cuando un visitante ingresaba por el Elba, los mástiles de los barcos anclados parecían en el horizonte encontrarse en un único puerto. Altona pertenecía al ducado de Holstein, el cual se encontraba bajo jurisdicción danesa, y como compartía elementos geográficos con Hamburgo se esperaba que pudiera rivalizar con el comercio hamburgués. Su puerto fue declarado libre y comerciantes del norte de Europa se establecieron en el atraídos también por la libertad de conciencia. En el siglo XIX Altona era la segunda ciudad más grande y poblada del reino danés (MORSE, 1808, s/p) y

dominaba junto a Copenhague y Flensburg el comercio con el Caribe. Aunque Altona no logró superar a la ciudad hanseática, los comerciantes allí establecidos estrecharon vínculos con Hamburgo y en realidad, no pueden ser separadas las actividades de esos dos puertos.

A principios del siglo XIX, Hamburgo era una de las plazas comerciales más ricas y prósperas de Alemania y Europa. La ciudad se había mantenido neutral durante las guerras imperiales, situación que le había permitido expandir sus negocios. Se estima que a principios de la centuria se encontraban diariamente atracadas en su puerto no menos de 200 embarcaciones extranjeras (MORSE, 1808, s/p). Sin embargo, esta prosperidad sufrió un revés en el marco de las Guerras Napoleónicas. En 1803 las tropas francesas entraron por Hanover e impidieron el paso de los ingleses al río Elba. En respuesta, la armada naval inglesa bloqueó la entrada al río, tratando con ello de debilitar el avance francés hacia el este de Europa. Como consecuencia del conflicto, la actividad comercial de Hamburgo se vio obligada a mudarse a Tönning, puerto danés localizado en el Mar del Norte. De igual forma las mercancías que serían exportadas a través de Hanover y el Elba debían obtener un certificado francés de que no provenían de manos inglesas (LIEBER, 1831, p. 148-149).

En el marco de la rivalidad franco inglesa, las tropas francesas ocuparon Hamburgo en 1806 inaugurándose una época conocida como el *Franzosenzeit* o época francesa. Entre Inglaterra y Hamburgo existían estrechos lazos económicos, de manera que Napoleón Bonaparte profería: “Ne me parlez pas de cette ville anglaise” (CLAPP, 1909, p. 20). Unas de las primeras medidas adoptadas en Hamburgo que representaron un duro golpe para su comercio fueron los decretos que prohibían la correspondencia con Inglaterra y la circulación de publicaciones inglesas. Además estipulaban que las mercancías inglesas debían ser incautadas y ordenaban la detención de los ciudadanos ingleses como prisioneros de guerra (LIEBER, 1831, p.149). Estas circunstancias adversas condujeron a comerciantes de Hamburgo a instalarse en Londres, San Petersburgo y en el puerto sueco de Gotemburgo, lugares donde podían continuar con sus actividades comerciales. Finalmente, tras las consecutivas

derrotas de Napoleón, las tropas francesas se retiraron de la ciudad en mayo de 1814. El puerto fue abierto al tránsito y las actividades económicas se reanudaron.

Tras la guerra las monarquías vencedoras reunidas en el Congreso de Viena buscaban equilibrar los poderes en Europa, reajustar las fronteras y contener el avance del liberalismo y el republicanismo. Entre sus objetivos también se encontraba restablecer el imperio colonial español, por tanto se prohibía el contacto comercial directo con las colonias españolas levantadas en armas. La industria del centro de Europa, el *Hinterland* hamburgués, necesitaba con urgencia nuevos mercados de consumo debido a que las medidas proteccionistas de los vecinos europeos impedían exportar ventajosamente sus productos. En esas circunstancias fueron puestas las miradas en las colonias españolas, pero las políticas de restauración monárquica pesaban mucho sobre los pequeños Estados del continente europeo. Sin embargo, la presión de los comerciantes marginados del posible beneficio no se hizo esperar. Por ejemplo, a mediados de 1818 un comerciante de Renania publicó en un diario hamburgués, un artículo en el que señalaba la necesidad de dirigirse a los mercados americanos, en vista de la difícil situación del proteccionismo de los países europeos (KÖRNER, 1968, p. 52). De igual forma, la ciudad hanseática de Bremen buscó reactivar su mercado ultramarino por medio del establecimiento de sucursales de sus casas comerciales en Estados Unidos. Esto le permitía continuar realizando negocios en el continente americano eludiendo la voluntad de la Santa Alianza (Roder, 2002, p. 57).

En cuanto a Rusia y Austria, ambas tenían pocos intereses directos en América, por lo que no les resultaba oneroso mantener la postura en contra del comercio con las excolonias españolas. Por el contrario, Prusia por un lado rechazaba el reconocimiento de los nuevos Estados en América y por otro, intentaba asegurar un margen de acción para extraer las mercancías prusianas y sajonas e importar del continente americano los frutos y materias primas necesarias (ZEUSKE, 1992, p. 234). Hamburgo no podía adelantarse a Prusia en el reconocimiento a los nuevos Estados y tampoco quería poner en peligro sus intereses establecidos en España, Cuba y Puerto Rico. No reconocer la independencia de

las colonias españolas llevaba a Hamburgo a perder espacios mercantiles frente a Estados Unidos e Inglaterra. No obstante, de forma individual y no oficial los hamburgueses llegaron a entablar negocios con América, de esta manera pudieron salir algunas cantidades de mercancías prusianas (VOGT, 2003, p. 51). En la misma situación de Hamburgo se encontraban Sajonia, Hanóver, Mecklenburg, Baviera y Württemberg, las que también tenían intereses económicos en Ultramar. En lo que respecta a Inglaterra, la política europea no representaba ningún obstáculo, ya que contaba con acceso a las materias primas, dominaba las rutas de transporte y los mercados. Su extenso imperio colonial, incomparable marina mercante y su armada naval le permitían llevar sus productos industriales a los mercados ultramarinos (BRUUN, 2001, p. 33).

Entre más España se resistía al reconocimiento de las independencias, más difícil era encontrar una solución política, pues estaban en primera fila los intereses de los poderes europeos en la independencia de América (KLEINMANN, 1994, p. 217). En cuanto se mantuviera la postura de negar el reconocimiento a los nuevos Estados y ante el temor de una reconquista por parte de España, las recién creadas repúblicas buscaron asegurar su soberanía a través de la firma de tratados comerciales. No fue sino hasta que Estados Unidos, entre 1822 y 1823, se declaró a favor de las independencias americanas que en Europa fue ganando fuerza la postura del reconocimiento de los nuevos Estados en América. A su vez los comerciantes y los productores presionaban a sus gobiernos pidiéndoles apoyo, pues creían que era necesario firmar tratados para tener oportunidades en los recién abiertos mercados y acceder a las materias primas y a los metales preciosos. Este clamor era generalizado también en el interior alemán, por ejemplo para los industriales del sur de Nordrhein-Wesfalen la independencia de las colonias americanas era de gran importancia (KLEINMANN, 1994, p. 128-129).

En 1827 Hamburgo junto a Bremen, Lübeck, Prusia y el Reino de Hanóver suscribieron el tratado de amistad, navegación y comercio con México. Austria reconoció la independencia de México y de las otras repúblicas, luego de que la Regente española María Cristina abriera el camino para el acuerdo con

las excolonias. El tratado austriaco-mexicano se firmó el 30 de julio de 1842 (KLEINMANN, 1994, p. 130-131). El furor y las expectativas que ocasionaba la emancipación en las colonias llevó a que en 1822 fueran pronunciadas las siguientes palabras en la *Commerz-Deputation* de Hamburgo: “Lo que desde hace siglos eran para nosotros tierras y partes del mundo cerradas, casi ocultas, han quedado para nosotros abiertas, y podemos decir: Hamburgo tiene colonias” (BAASCH, 1892, p. 142).<sup>4</sup> Esta frase refleja claramente el ansia que tenían los grandes poderes capitalistas hamburgueses por conquistar los nuevos mercados latinoamericanos. En esas fechas en que se entablaron relaciones oficiales con los nuevos Estados, los vínculos entre Hamburgo, Bremen y Altona se estaban afirmando en Puerto Rico.

### **El tráfico de embarcaciones con Puerto Rico**

Tras la restauración monárquica española se otorgaron incentivos económicos de carácter liberal a Puerto Rico, por lo que contrario a las colonias continentales el intercambio con Hamburgo no tenía esas restricciones iniciales. Como consecuencia de esas políticas, en la década de 1820 se presentó un incremento en la productividad, así como en las exportaciones y el tráfico marítimo. El intercambio con el exterior también se impulsó debido a la derogación del monopolio comercial que España había ejercido sobre su colonia. En ese sentido, luego de la reapertura del puerto hamburgués se observan movimientos de barcos con destino a Puerto Rico, así como algunos procedentes de la isla. Sin embargo, éstos tienen bandera danesa y no hamburguesa. Esta situación se puede atribuir al patrón tradicional de intercambio, en el que la colonia danesa de St. Thomas era intermediaria del comercio con Puerto Rico, así como a la escasez de barcos que la ciudad enfrentó al finalizar la ocupación francesa. Se afirma que en 1817 estaban registradas sólo 113 embarcaciones frente a las 220 que había en 1804, lo que constituye una merma de la mitad aproximadamente (KRESSE, 1966, p. 35; MATHIES, 1924, p. 5). De la misma

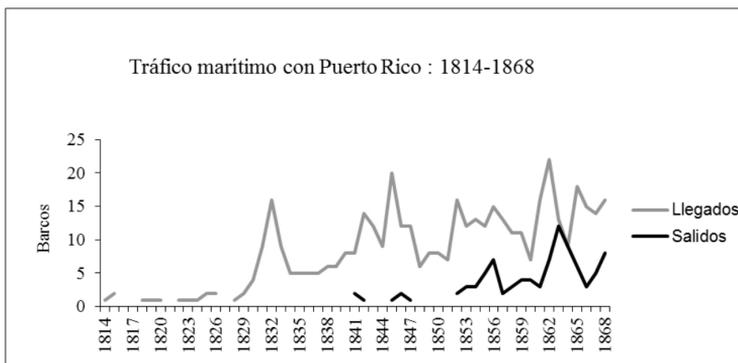
---

<sup>4</sup> “Alle die seit Jahrhunderten uns verschlossenen, fast verborgen gewesenen Länder und Weltteile sind uns offen geworden, und wir können auch sagen: Hamburg hat Kolonien erhalten”.

forma, se manejan otras cifras que señalan que en 1799 había 280 embarcaciones y que en 1822 se contaba sólo con 88 unidades (KLESSMANN, 1981, p. 413). No obstante, lo que ambas reflejan es una merma significativa de barcos domiciliados en el puerto hamburgués luego del conflicto.

Un elemento constante en las siguientes décadas es que en Hamburgo se contabilizan más unidades procedentes de Puerto Rico que las salidas a ese destino. Esto se explica por las rutas que seguían las embarcaciones, ya que comúnmente salían del puerto Hamburgués con un destino y después de tocar varios puertos regresaban con mercancía percedera procedente de Puerto Rico (PACHECO, 2012, p. 70-71). Como puede apreciarse en la gráfica 1, en la década de 1820 la cantidad de barcos llegados de Puerto Rico alcanzaba al año una media de un barco, pero en la siguiente década esa cantidad se incrementó a un promedio de siete unidades por año. En los años cuarenta esa tendencia continuaba al alza con una media de casi 11 embarcaciones anuales, lo que coincide con el incremento de la producción de café en Puerto Rico. El interés comercial que había suscitado el aumento de las exportaciones puertorriqueñas coincide con la designación en 1845 del primer representante consular de las ciudades de Hamburgo y Bremen en la Isla (Staatsarchiv, Bremen, 2-P.7 c.2.p.3;LAPPENBERG, 1851, p. 531).

Gráfico 1



Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg (en adelante StAH), 314-1 Zoll.und Akziseswesen, Handelsstatistik CG 1 Bände 2-7, 12-38; CG 2 Bände 1-34; CG 4 Bände 1-17.

En los primeros años de la década de 1850 se presentó un descenso. Ese declive pudo estar relacionado a una serie de fenómenos naturales que ocurrieron en la Isla y que afectaron la actividad agrícola y comercial. El brote de la epidemia de cólera a finales del año 1855 que cobró más de 30 mil vidas, diezmó la población esclava y la encareció (COLL Y TOSTE, 1919, p. 215-216). Esta epidemia provocó la huida temporal de algunos comerciantes extranjeros y sus familias, quienes llevaron consigo sus capitales (CAMUÑAS, 1992, p. 250). Por su parte, el representante consular de Hamburgo y Bremen en Aguadilla en 1855 remitió una carta mencionando el impacto de la epidemia en algunos de los pueblos de la isla (Commerzbibliothek der Handelskammer Hamburg, S/562 Consulatsberichte 1855, 28 de noviembre de 1885, Aguadilla, Puerto Rico). Sumado a lo anterior, desde finales de la década de 1840, la producción azucarera en Puerto Rico había enfrentado problemas por la caída de los precios y la competencia del azúcar de remolacha. Los hacendados establecidos en Puerto Rico también se encontraban con la imposibilidad de derribar la barrera aduanera española que protegía la producción azucarera andaluza (GIL-BERMEJO, 1970, p. 139). Por el contrario, las exportaciones de café puertorriqueño fueron incrementándose. Esto se debía, en buena parte, a la colonización del interior montañoso, a los altos precios del café en Europa, así como a la buena estima que tenía el grano de la Isla en el exterior (GIL-BERMEJO, 1970, p. 204). A esos factores se añade el hecho de que Cuba se convirtió en un importador de café puertorriqueño, dado que para fines de la década de 1830 la producción cubana de café había disminuido (LE RIVEREND, 1981, p. 228). Siguiendo esa tendencia, las exportaciones de café puertorriqueño destinadas a Hamburgo se mantuvieron al alza.

Como puede apreciarse en la gráfica 1, desde mediados de la década de 1850 hasta la unificación alemana una cantidad mayor de barcos zarpan de Hamburgo con destino a Puerto Rico. Eso fue una posible consecuencia de la medida fiscal puesta en vigor en 1856 en la Isla, mediante la cual el gobierno otorgaba un descuento de 6% a aquellas importaciones que no procedieran de St. Thomas. Con esta disposición, España pretendía desalentar

el comercio intermediario con la colonia danesa. A partir de entonces se declaró en Puerto Rico una mayor cantidad de mercancía de Estados Unidos (SONESSON, 1990, p. 263). Ese aumento en la navegación también se debió al interés por el café, uno de los principales productos del comercio intermediario del emporio de Europa del norte. Por su parte, un evento que ocurrió en esa misma década y que también impactó las actividades comerciales fue la crisis financiera mundial de 1857. Ésta se originó por la especulación y la compra a gran escala, lo que ocasionó una súbita caída de los precios del azúcar, algodón, tabaco y café en Estados Unidos e Inglaterra. Los mercados que compraban los productos colapsaron uno tras otro, resultando Hamburgo particularmente afectado. La crisis repercutió en los comerciantes hamburgueses establecidos en Puerto Rico percibiéndose un descenso en esos años en la navegación con Hamburgo (CAMUÑAS, 1993, p. 339-240). No obstante esos altibajos, en la década de 1850 se mantuvo la tendencia al alza de las embarcaciones entradas al puerto hamburgués procedentes de la Isla con un promedio de poco menos de doce unidades al año.

En la década de 1860, después de presentarse los primeros signos de recuperación de la crisis mundial, tienen lugar algunos sucesos que alteran el tráfico que se realizaba entre Puerto Rico y el puerto del Elba. Uno de ellos es la guerra de 1864 emprendida por Prusia y Austria en contra de Dinamarca, cuyo objetivo era despojar a ésta de los ducados de Schleswig y Holstein. Otro hecho fue la consiguiente contienda bélica entre las victoriosas Prusia y Austria, en la cual se disputaban el dominio político sobre ambos ducados. Una consecuencia de estas guerras fue el bloqueo de la desembocadura del Elba por la flota danesa que obligó a las naves de algunas compañías hamburguesas a refugiarse en Inglaterra (PRAGER, 2004, p. 15). En la documentación consultada en Hamburgo se observa que en la década de 1860 hubo un incremento en la participación de barcos prusianos salidos de Hamburgo rumbo a St. Thomas y Puerto Rico. Este aumento coincide con la disminución de buques de Dinamarca, Holstein y Schleswig que tenían como derrotero las mismas islas. Lo anterior pudo haber sido otra consecuencia de esa corta coyuntura bélica, en la cual Prusia, al resultar triunfante ocupó los

territorios de Schleswig y Holstein. Finalmente se advierte en la gráfica 1 que durante los años de 1861 a 1867 entran procedentes de Puerto Rico un promedio de quince embarcaciones al año. Esto refleja que a lo largo del siglo XIX el comercio entre Hamburgo y Puerto Rico iba intensificándose, no obstante que el comercio exterior de la isla estuviese dominado por los Estados Unidos. En el año 1867 la ciudad libre de Hamburgo ingresa a la Confederación Alemana del Norte, unidad que sentó las bases para la unificación y establecimiento del imperio alemán en 1871. La actividad comercial hamburguesa formará parte del comercio alemán inaugurándose una nueva etapa en la que Alemania se convertirá en una de las principales potencias económicas.

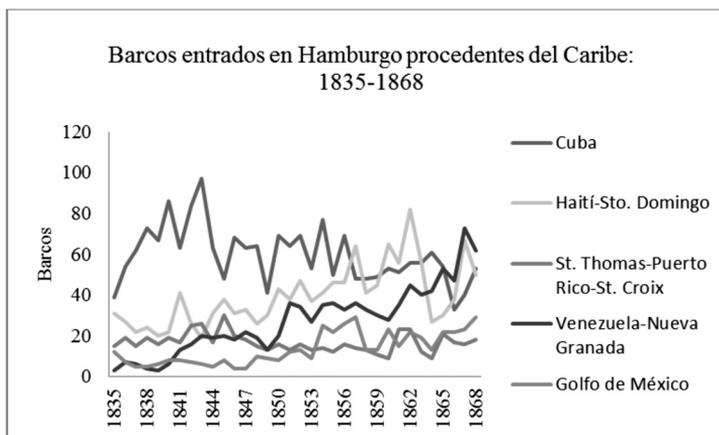
### **El tráfico marítimo del puerto de Hamburgo con el Caribe**

Las embarcaciones que ingresaban al puerto de Hamburgo se clasifican en tres grupos: Europa y el Mediterráneo, el río Elba y Ultramar. Estos últimos eran los más importantes para Hamburgo, no por la cantidad de unidades que ingresaban al puerto, sino porque transportaban las materias primas y frutos de mayor valor y demanda para su actividad de comercio intermediario. Al tomar como muestra el año de 1835, cuando el comercio hamburgués se encontraba en plena expansión, se observa que entraron barcos procedentes de Asia, África y América. En particular de las Indias Orientales y China, la costa oriental de África y el Mar Rojo, Ciudad del Cabo y Guinea, Islas Canarias, Madeira e Islas Azores, Buenos Aires y Montevideo, Brasil, Venezuela, Nueva Granada, la Bahía de Honduras, St. Croix, St. Thomas y Puerto Rico, Haití, Jamaica, Cuba, el Golfo de México, Estados Unidos, Norteamérica Británica y Groenlandia. En total ingresaron en el puerto 2,530 barcos y de ellos 243 procedían de Ultramar. De éstos llegaron 227 embarcaciones de puertos del hemisferio occidental, 85 de los cuales habían salido de las Indias Occidentales, lo que revela la importancia del Nuevo Continente, en particular las Antillas, para el comercio de Hamburgo (StAH, 314-1 Zoll- und Akzisewesen, Handelsstatistik CG5). De acuerdo con el término de la época, en la documentación hamburguesa se designaba a las islas de las Antillas como Indias Occidentales. Los puertos del Caribe continental, como el Golfo de México y

la Bahía de Honduras no solían ser incluidos en este grupo. Sin embargo, en algunos documentos llegaron a incluirse los puertos de Veracruz y La Guaira en las Indias Occidentales (StAH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. K e Nr. 7b).

En la gráfica 2 se expone la cantidad de barcos que ingresaron a la ciudad hanseática durante el periodo de 1835 a 1868 de las Indias Occidentales, lo que permite ponderar la relevancia del tráfico comercial con Puerto Rico para Hamburgo en el contexto caribeño. Un aspecto interesante de la misma es que refleja que el espacio geográfico desde la perspectiva comercial no se constreñía a las fronteras políticas, sino a lo más conveniente para las rutas comerciales. Por esa causa se llegó a agrupar bajo un mismo rubro a Haití y Santo Domingo; St. Thomas, Puerto Rico y St. Croix, así como a Venezuela y Nueva Granada. De la misma manera llama la atención que se contabilicen los puertos del Golfo de México, de forma separada de los puertos mexicanos ubicados en el océano Pacífico.

Gráfico 2



StAH, 314-1 Zoll- und Akzisewesen, Handelsstatistik CG5.

En el periodo de 1835 a 1868 los cuatro primeros lugares de América de donde arribaron mayor cantidad de barcos fueron: Brasil, Cuba, Estados Unidos y La Española (esta Isla aparece en la documentación del puerto hamburgués como Haití-Santo

Domingo). En lo referente al Caribe, en la gráfica se aprecia que las islas de donde más barcos arribaban a Hamburgo eran Cuba, Haití-Santo Domingo, y el grupo de islas que comprendían St. Thomas, Puerto Rico y St. Croix. Al respecto es claro el papel central que las Antillas Mayores y en particular las islas españolas. Cuba era la isla más importante para el comercio de Hamburgo, de ella importaban azúcar, tabaco y café y exportaban manufacturas y alimentos procesados. En los años de 1816 a 1820 arribaron de Cuba un promedio de 26 barcos anuales, de 1836 a 1840 lo hacían un promedio de 68 barcos, mientras que en los años subsiguientes hasta 1868, oscilaron desde 33 hasta 77 embarcaciones al año (WIECKER y PACHECO, 2012, p. 345). Asimismo, Haití y Santo Domingo eran de gran significado para el comercio hamburgués. El café, tabaco y la madera eran los principales productos que los barcos llevaban a Hamburgo. De la República Dominicana, el tabaco era la principal exportación. Sin embargo, los negocios con Haití resultaban más lucrativos para el comercio de Hamburgo. Al respecto, se ha considerado que en el siglo XIX, Haití era más importante para Bremen que para Hamburgo y que St. Thomas era a su vez más valiosa para Hamburgo (KELLENBENZ, 1971, p. 252). Esto posiblemente se deba al tabaco, mercancía en la que se especializaba Bremen, el emporio del río Weser. No obstante, aún se requiere indagar sobre ese particular.

En lo que se refiere a St. Thomas, la isla fue fundamental para las relaciones con la vecina isla de Puerto Rico. A medida que iba avanzando el siglo XIX, la importancia de St. Thomas para el comercio de Hamburgo fue disminuyendo, y en consecuencia, la actividad económica en la colonia danesa se vio afectada. En las décadas de 1860 y 1870, la Isla mostró signos de debilitamiento. Se registraron migraciones de su población mercantil, como fue el caso de algunas familias sefardíes, a espacios donde se vislumbraba la posibilidad de negocios prósperos como Panamá, Costa Rica y Estados Unidos, entre otros (CAPRILES, 2009, p. 224).

De menor relevancia era el comercio con la colonia danesa de Curazao. El tráfico con Hamburgo era reducido, dado que desde que surgió la posibilidad de tener el comercio directo con

Venezuela, la isla perdió su importancia como puerta de acceso a Sudamérica tras las independencias (VOGT, 2003, p. 64-65). Igualmente una parte de la población mercantil establecida en Curazao, entre los que se encontraban comerciantes sefardíes, a principios del siglo XIX se había trasladado a St. Thomas, lugar donde en esa época se tenían mejores perspectivas para el comercio. Los puertos del Golfo de México no eran tan frecuentados como los de las Antillas, pero se afirma que en la década de 1830, Hamburgo enviaba sus mercancías más valiosas a México (BAASCH, 1892, p. 153-154).

Al contrastar el año de 1835 con la cantidad de barcos ingresados a principios de la década de 1860 se observan algunas constantes, pero también cambios en relación a las Antillas. En la documentación se señala que entraron un total de 5,029 embarcaciones, de las 439 que provenían de ultramar y 400 de América, pero solo 129 llegaron de las Antillas (StAH, 314-1 Zoll- und Akzisewesen, Handelsstatistik B VI c Nr 3 / 4). No obstante que no se considera el tonelaje de los barcos, lo anterior indica un incremento en la actividad portuaria hamburguesa, así como reafirma la importancia del Nuevo Continente para el comercio exterior alemán. Esto refleja la expansión y consolidación del comercio con los países de América Latina, a mediados de la década de 1830 se encontraba en desarrollo, luego de las independencias. En la gráfica 2 se refleja esa tendencia al alza en el tráfico marítimo con Venezuela, Nueva Granada y los puertos del Golfo de México. En relación a las Indias Occidentales también se advierte un incremento, pero se observa una disminución en la entrada de embarcaciones en proporción con las llegadas de otras regiones americanas. Esta situación puede atribuirse al pronunciado declive del tráfico hamburgués con Cuba y al consiguiente descenso del valor de las importaciones, a pesar de haber presentado su mayor auge en la primera mitad del siglo XIX. Esa baja también puede deberse al mayor interés que Hamburgo tenía por el café de Brasil y de otras islas de las Antillas que por la producción cubana de azúcar.

El movimiento de embarcaciones al ser contrastado con el valor de las importaciones contribuye a mostrar en mejor medida la importancia de las Antillas y en particular de Puerto

Rico. En ese sentido al considerar el valor de las importaciones de Ultramar, de las que se dispone de datos para los años de 1851 a 1868, se puede concluir que Cuba, Santo Domingo-Haití y Puerto Rico eran los puntos más importantes del Caribe para el comercio hamburgués. Estas tres islas llegaron a representar en la década de 1850 el 20% de las importaciones de Ultramar. En el quinquenio de 1851 a 1855 las importaciones puertorriqueñas alcanzaron el 3% del total de ultramar, lo que es significativo, considerando la extensión del comercio hamburgués. Cabe señalar que en esos años también se registraron importaciones de menor cuantía de las Antillas holandesas, Jamaica y Trinidad (PACHECO, 2012, p. 180; SMITH, 1858, p. 924). Por su parte, el valor de las importaciones de la mayor de las Antillas registró un descenso a inicios de la década de 1860, años antes de la Guerra de Diez años de 1868, lo que concuerda con la disminución de tráfico antes mencionada.

El Caribe y su producción de café, tabaco, azúcar, melazas, maderas de tinte y cueros era de gran relevancia para el comercio intermediario que realizaba el puerto hamburgués. Estas mercancías alcanzaban altos precios en Europa y su reventa en el interior alemán y en la región del Báltico generaba cuantiosas ganancias. En el largo plazo ingresaron en Hamburgo una mayor cantidad de barcos procedentes de Cuba, seguido de La Española y Puerto Rico y el valor de las importaciones se presentó en ese mismo orden. Sin embargo, se aprecia que en la década de 1860 las importaciones procedentes de Cuba se contraen. Aunque fue predominante para las Antillas el comercio con Estados Unidos, Hamburgo y otras ciudades libres encontraron espacio para practicar el comercio. Tras la unificación y la creación del imperio alemán continuarán esos vínculos económicos hasta ser desplazados en la Primera Guerra Mundial.

## **REFERENCIAS**

BAASCH, Ernst. "Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika". In: *Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's*. Hamburg: Wissenschaftlichen Ausschuss des Komités für die Amerika Feier, L. Friederichsen & Co., 1892, p. 1-256.

BRUUN, Geoffrey. *La Europa del siglo XIX (1815-1914)*. México: Fondo de Cultura Económica, Breviarios, núm. 172, 2001.

CAMUÑAS MADERA, Ricardo R. “Los alemanes en el Puerto Rico del siglo XIX”. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*. Colonia: vol. 30, 1993, pp. 329-353.

\_\_\_\_\_. “El progreso material y las epidemias de 1856 en Puerto Rico”. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*. Colonia: vol. 29, 1992, pp. 239-277.

CAPRILES GOLDISH, Josette. *Once Jews. Stories of Caribbean Sephardim*. Princeton: New Jersey, Markus Wiener Publishers, 2009.

CLAPP, Edwin J. *The Port of Hamburg*. New Haven: Yale University Press, 1909.

COLLY TOSTE, Cayetano (ed.). *Boletín histórico de Puerto Rico*. San Juan: Tip. Cantero, Fernández & Co., tomo VI, 1919.

GIL-BERMEJO, Juana. *Panorama histórico de la agricultura en Puerto Rico*. Sevilla: Escuela de Estudios Iberoamericanos, 1970.

KELLENBENZ, Hermann. “Eisenwaren gegen Zucker: Rheinischer Handel mit der karibischen Welt um 1834”. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*. Colonia: núm. 8, 1971, pp. 250-274.

KLEINMANN, Hans-Otto. “Die deutschen Staaten und die Unabhängigkeit Lateinamerikas”. In: Felix Becker y Holger M. Meding. *Iberische Welten. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günter Kahle*. Colonia: Böhlau Verlag, 1994, pp. 117-134.

KLESSMANN, Eckart. *Geschichte der Stadt Hamburg*. Hamburgo: Hoffmann und Campe Verlag, 1981.

KRESSE, Walter. *Materialen zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte, 1765-1823*. Hamburgo: Museum für Hamburgische Geschichte, 1966.

KÖRNER, Karl Wilhem. *La independencia de la América española y la diplomacia alemana*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1968.

LAPPENBERG, J. M. “Listen der in Hamburg residierenden sowie dasselbe vertretenden Diplomaten und Consuln”. *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*. Hamburgo: núm. 3, 1851, pp. 414-534.

LE RIVEREND, Julio. *Historia económica de Cuba*. La Habana: Edición Revolucionaria, 1981.

LIEBER, Francis (ed.), assisted by E. Wigglesworth and Bradford. *Encyclopaedia Americana. A Popular Dictionary of Arts, Sciences, Literature, History, Politics and Biography, on the Basis of the Seventh Edition of the German Conversations-Lexicon*. Philadelphia: Carey and Lea, vol. VI, 1831.

MATHIES, Otto. *Hamburgs Reederei. 1814-1914*. Hamburgo: L. Friederichsen & Co., 1924.

MORSE, Jedidiah y PARISH, Elijah. *A New Gazetteer of the Eastern Continent or a Geographical Dictionary containing in alphabetical Order, a Description of all the Countries, Kingdoms, States, Cities, Towns, principal Rivers, Lakes, Harbors, Mountains, & &*. Boston: J. T Buckingham for Thomas & Andrews, 1808.

PACHECO DÍAZ, Argelia. *Relaciones comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867*. Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2012.

PRAGER, Hans Georg. *Reederei F. Laeisz von den Großseglern zur Containerfahrt*. Hamburgo: Koehlers Verlagsgesellschaft, 2004.

RODER, Hartmut. "Bremens Wirtschaft im Wandel (1850 bis 2000) oder: Bremen ein notorischer Spätzünder?". *Bremisches Jahrbuch*. Bremen: Historischen Gesellschaft zu Bremen, núm. 81, 2002, pp. 55-82.

SANTO DOMINGO. *Hamburg, wie es ist*. Leipzig: Verlag von Philipp Reclam jun., 1838.

SMITH HOMANS, J. (ed.). *A Cyclopaedia of Commerce and Commercial Navigation*. New York: Harper & Brothers Publishers, 1858.

SONESSON, Birgit. *La Real Hacienda de Puerto Rico. Administración, política y grupos de presión (1815-1868)*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Instituto de Estudios Fiscales, 1990.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La isla de Puerto Rico (1765-1800)*. San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1968.

VOGT, Annette Christine. *Ein Hamburguer Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, Beiträge zur Unternehmensgeschichte, 2003.

WEBER, Klaus. *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830*. Munich: Verlag C. H. Beck, 2004.

WIECKER, Niels y PACHECO DIAZ, Argelia. “La colonización alemana en las Antillas”. In: Ana Crespo Solana y Ma. Dolores González-Ripoll (coord.). *Historia de las Antillas no hispanas*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ediciones Doce Calles, Historia de las Antillas, Vol. III, 2012, pp. 327-351.

WRIGHT, G. N. *A new and comprehensive Gazetteer, being a Delineation of the present State of the World from the most recent Authorities, arrange in alphabetical Order, and constituting a systematic Course of Geography*. Londres: Thomas Kelly, Patern Oster Row, 1836.

ZEUSKE, Michael. “Bajo la bandera prusiana: compañías comerciales, comerciantes y cónsules alemanes en las Antillas (1815-1860)”. In: Paul Butel (coord.). *Commerce et plantation dans la Caraïbe XVIIIe et XIXe siècles*. Bordeaux : Maison des Pays Ibériques, 1992, pp. 233-252.