

EL COMERCIO
MARÍTIMO
ENTRE AMSTERDAM
Y CÁDIZ
(1713-1778)

Ana Crespo Solana

EL COMERCIO
MARÍTIMO
ENTRE AMSTERDAM
Y CÁDIZ
(1713-1778)

Ana Crespo Solana

El Banco de España, al publicar esta serie, pretende facilitar la difusión de estudios de interés que contribuyan al mejor conocimiento de la economía española.

Los análisis, opiniones y conclusiones de estas investigaciones representan las ideas de los autores, con las que no necesariamente coincide el Banco de España.

El Banco de España difunde sus informes más importantes y la mayoría de sus publicaciones a través de la red INTERNET en la dirección <http://www.bde.es>.

ISSN: 0213-2702

ISBN: 84-7793-731-1

Depósito legal: M. 3705-2001

Imprenta del Banco de España

ÍNDICE

	<i>Páginas</i>
ABREVIATURAS	7
INTRODUCCIÓN	9
I. ENTRE AMSTERDAM Y CÁDIZ: RELACIONES MERCANTILES E INFORMACIÓN FINANCIERA	21
I.1. El sistema comercial holandés en el siglo XVIII y el papel de Amsterdam.....	21
I.2. La dinámica comercial entre Amsterdam y Cádiz. Aproximación a una valoración general del intercambio mercantil.....	25
I.3. La actuación en Cádiz de una oficina de la Sociedad del Comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo ...	32
II. LA ACTIVIDAD MERCANTIL DE LAS FIRMAS DE NEGOCIOS FLAMENCAS Y HOLANDESAS GADITANAS: AUTONOMÍA Y SUCURSALIDAD	37
II.1. Las compañías de comercio y el ejercicio de la sucursalidad.....	38
II.1.1. Análisis de los contratos	42
II.1.2. La doble naturaleza mercantil y financiera de la sucursalidad.....	47
II.1.3. La relación con el comercio minorista	54
II.2. Las operaciones comerciales relacionadas con la ruta marítima	57
III. LA PROLONGACIÓN AMERICANA: LA PARTICIPACIÓN EN FLOTAS, GALEONES Y NAVÍOS DE REGISTRO.....	79

IV. RUTAS Y TRÁFICO MARÍTIMO: LA CONEXIÓN ENTRE LAS DIFERENTES ÁREAS DE MERCADO.....	89
IV.1. La ruta Amsterdam-Cádiz: los fletes	89
IV.2. La navegación con los puertos del norte de Europa y con la fachada atlántica europea	100
IV.3. Una aproximación a la valoración del comercio holandés con el Mediterráneo en el siglo XVIII	106
APÉNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS.....	111
Cuadro A.1. Compañías comerciales integradas por individuos procedentes de Holanda y los Países Bajos meridionales constatadas documentalmente y su contacto u oficina matriz de negocios en Países Bajos	113
Cuadro A.2. Fletes Amsterdam-Cádiz (1713-1778)	118
Cuadro A.3. Cartas de pago por cancelación y pago de deudas por préstamos de diversos tipos (1713-1763).	137
Cuadro A.4. Contratos de riesgos marítimos (1713-1760) ...	140
Cuadro A.5. Navegación a puertos españoles durante la Guerra de los Siete Años (1758-1763).....	142
Cuadro A.6. Fletes Amsterdam-Cádiz con escala en el Báltico y Atlántico Norte (1713-1778).....	143
Cuadro A.7. Otras conexiones de la ruta Amsterdam-Cádiz (1713-1778).....	143
Cuadro A.8. Fletes destinados a puertos mediterráneos con escala en Cádiz (1713-1778)	144
Cuadro A.9. Firmas del comercio de Amsterdam que comerciaban con Cádiz en el siglo XVIII.....	145
Cuadro A.10. Poderes otorgados en Amsterdam para adelantos de capital, depositar mercancías, finalización de negocios y pago de mercancías remitidas ...	151
Gráfico A.1. Navíos con bandera holandesa llegados a Cádiz (1718-1778).....	153
Gráfico A.2. Navíos holandeses llegados a puertos españoles en 1741. Comparación entre Cádiz, Bilbao, Málaga y Barcelona	153
BIBLIOGRAFÍA.....	155

ABREVIATURAS

A.G.I.	Archivo General de Indias, Sevilla.
A.G.R.B.	Archivo General del Reino de Bruselas, Bélgica.
A.G.S.	Archivo General de Simancas, Valladolid.
A.H.D.E.	Anuario de Historia del Derecho Español.
A.H.M.C.	Archivo Histórico Municipal de Cádiz.
A.H.N.M.	Archivo Histórico Nacional de Madrid.
A.H.P.C.	Archivo Histórico Provincial de Cádiz.
Anóm.	Documento anónimo.
A.R.A.	Algemeene Rijksarchief Den Haag, Holanda.
B.G.N.	Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden.
B.M.G.N.	Bijdragen en Mededelingen voor de Geschiedenis der Nederlanden.
B.N.M.	Biblioteca Nacional de Madrid.
B.P.R.M.	Biblioteca del Palacio Real de Madrid.
B.R.A.H.	Boletín de la Real Academia de la Historia.
D.O.U.S.A.	Bibliotheek Rijksuniversiteit Leiden (Impresos y libros antiguos).
G.A.A.	Gemeente Archief. Amsterdam, Holanda.
I.A.	Impresos antiguos.
K.B.	Koninklijke Bibliotheek, Den Haag, Holanda.
L.A.	Libros antiguos.
L.A.C.	Libros de Actas Capitulares.
L.H.	Levantse Handel.
N.A.	Notarieel Archieven.
N.E.H.A.	Economisch - en Sociale Historische Jaarboek.
P.N.	Protocolos notariales.
S.E.	Secrétaire d'État et de Guerre.
s.f.	Sin fecha.
T.v.G.	Tijdschrift voor Geschiedenis.
T.v.Z.	Tijdschrift voor Zeegeschiedenis.
V.O.C.-Archief.	Archivo de la Compañía de las Indias Orientales Holandesa.

INTRODUCCIÓN

Después de 1713 las relaciones entre España y la República de las Provincias Unidas habían variado notablemente, como consecuencia de múltiples factores de naturaleza política y económica acaecidos en el escenario europeo desde que en 1648 se firmara la Paz de Münster, reconociéndose así, por fin, por parte de la Corona española, la independencia de las 7 provincias septentrionales de los Países Bajos como estado independiente. Si el siglo XVI había sido el del inicio de la separación de identidades, de la lucha de las casas comerciales por la supervivencia física y material y de la adaptación a la situación bélica, el XVII se caracterizó por el triunfo de las estrategias monopolísticas de las compañías de comercio que habían conseguido extender sus redes de operación en el mundo hispano-portugués. La poderosa maquinaria naval del nuevo estado holandés se convirtió en el mediador principal de su continua expansión, y ello a pesar de los intentos españoles por frenar este proceso, al que consideraban, a todas luces, ilegal. Por último, el siglo XVIII supuso un cambio bastante radical en estas relaciones, que se caracterizaron por un mayor acercamiento en lo político y de colaboración en lo económico, producido ello, quizás, por una cierta resignación por parte de España al reconocer que el comercio conducido desde el norte de Europa constituía, en realidad, los pies y las manos de gran parte de la economía en la Península Ibérica.

Tras el paréntesis suscitado por la Guerra de Sucesión al trono español (1699-1713), este cambio sería de gran relevancia para los intereses del comercio privado, en general, y de muchas casas de comercio extranjeras, en particular. Con respecto a las casas comerciales de origen neerlandés, tanto del norte como del sur, muchas firmas continuaban aún operando en las ciudades españolas y sus negocios estaban ahora prácticamente orientados desde la capital financiera por excelencia, Amsterdam. La Paz de Utrecht también había supuesto, en lo político, la pérdida de los Países Bajos meridionales, que pasaban a la órbita del Imperio Austriaco. Pero todos estos cambios sustanciales no aminoraron las actividades de las grandes y pequeñas firmas que operaban a uno y otro lado de la ruta que unía los enclaves marítimos de los Países Bajos y las

ciudades portuarias hispanas, y es que la Península Ibérica, y más concretamente Andalucía Occidental, constituyó siempre un mercado-meta para las prósperas empresas mercantiles neerlandesas.

A finales del siglo XV el auge económico que experimentaron las regiones de Flandes y Brabante, y posteriormente las provincias septentrionales de Holanda y Zelanda, unificadas entonces políticamente bajo la Casa de Borgoña, condujo a que la navegación procedente del norte de Europa tomase como escala necesaria a los puertos meridionales europeos, convirtiéndose estos así en base de operaciones a lo largo de una, cada vez más extensa y desarrollada, red comercial, y cuya diáspora se inició de forma coincidente con la eclosión de la gran expansión marítima hispano-portuguesa, imperio al que aquellos territorios del norte se vieron unidos por obra de la política de Carlos de Habsburgo. La revuelta de las 17 provincias, «de *Opstand*», como se ha venido a denominar el levantamiento contra el poder español, seguido de la larga guerra mantenida por la Monarquía de los Austrias contra los «*súbditos rebeldes*» (1598-1648) no aminoró la marcha de esta relación comercial, que desde el principio fue boyante, antes bien, la intensificó, pues la especulación en los tiempos bélicos fue también un factor coadyuvante del enriquecimiento de las casas comerciales y de la consiguiente expansión de mercados. Y así lo demuestra una brillante literatura sobre este tema (1).

Primero fue Amberes la cuna de esta expansión, que alcanzó elevadas cuotas en lo demográfico, social y económico, e, incluso, en el campo de los avances tecnológicos, artísticos y culturales. Durante los años de la guerra contra el Imperio Habsburgo, y en gran parte como consecuencia de la emigración de hombres de industria y negocios a las ciudades libres, otras capitales neerlandesas, como Amsterdam, se consolidaron como centros financieros y mercantiles de primer orden. Así, la nueva República de las Provincias Unidas se convirtió en la primera potencia hegemónica internacional, o al menos, la primera en serlo desde el punto de vista económico. La historiografía del *Gouden Eeuw* describe precisamente a la guerra y a la inmigración de comerciantes y artesanos procedentes de las tierras flamencas y brabantonas, desoladas por el conflicto bélico, como algunos de los factores que influyeron en este extraordina-

(1) Parker, G., *Spain and the Netherlands. 1559-1659. Ten Studies*, Glasgow, 1979; Alcalá-Zamora, J., *España, Flandes y el Mar del Norte. La última ofensiva de los Austrias madrileños*, Barcelona, 1975; Israel, J. I., *La República Holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997; Fagel, R., *De contacten tussen Spanjarden en Nederlanden, 1496-1555*, Leiden, 1996; Stols, E., *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld, 1598-1648*, Bruselas, 1971; Everaert, J., *De Internationale en koloniale handel der Vlaamse Firma's te Cadix, 1670-1700*, Brujas, 1976; Bustos Rodríguez, M., *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: los Colarte, 1650-1750*, Cádiz, 1991; Echevarría Bacigalupe, M. A., «La cooperación económica hispano-holandesa, 1637-1659», *Hispania*, LIV/2, 1994, pp. 467-504, por citar solo algunos de los trabajos más importantes.

rio despliegue de fuerzas y en el desarrollo de su potente máquina de guerra: las dos compañías monopolísticas, la *West Indische Compagnie* y la *Verenigde Oostindische Compagnie* (2). Con todo, fue también la relación con España una de las cuestiones más relevantes a la hora de establecer unos períodos en la historia de la expansión marítima y comercial de una nación que se caracterizó por su primacía en amplios sectores del comercio y las finanzas internacionales. Ya entrado el siglo XVIII, los Países Bajos habían conseguido reunir positivamente todos aquellos condicionantes que habían convertido a los centros urbanos flamencos, brabantones y holandeses en el motor económico de vastos espacios económicos dentro y fuera de Europa: la incorporación rápida al tráfico marítimo internacional, la ampliación de sus mercados al ámbito colonial, una vez que se habían convertido en puntos claves de distribución regional, el desarrollo extraordinario de sus técnicas financieras, en respuesta a este mismo desenvolvimiento en amplios mercados, y también, cómo no, todo ello gracias a la dinámica oleada migratoria de su potencial humano en respuesta a esta misma eclosión demográfica y económica experimentada en tan diversos territorios.

Históricamente, las provincias del sur y del norte de los Países Bajos tuvieron una especial necesidad de Andalucía Occidental. Esta región del sur europeo significaba la unión con el Mar Mediterráneo y con otras áreas de mercado extraeuropeas, entre las cuales América tuvo siempre especial protagonismo, aunque no mucho menos que la lejana Asia, ya que en el siglo XVII las flotas holandesas de las Indias Orientales se detenían en Cádiz antes de continuar su camino hacia el Cabo de Buena Esperanza (3). Está claro que las condiciones geográficas de los puertos andaluces fueron también de gran importancia en esta dinámica: Sevilla

(2) Cf. Wee, H. Van der, *The Growth of the Antwerp market and the European Economy*, 3 vols., La Haya, 1963; Vries, J. de, *De Economische achteruitgang van de Republiek in de achttiende eeuw*, Amsterdam, 1969; Houte, J. A., van & als (eds.) *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Utrecht, Amberes, 1953, y *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Haarlem, tomos 1, 2, 7 y 8, 1979-1982; Briels, J., *De Zuidnederlandse immigratie, 1572-1630*, Haarlem, 1978; Zanden, J. L. Van, «The Dutch economic History of the period of 1500-1940 a review of the present state of affairs», *Economic and Social History in the Netherlands*, 1989, Amsterdam, vol. 1, pp. 9-31; Blussé, L., Gaastra, F. S. (eds.), *Companies and trade. Essays on Overseas trading Companies during the Ancien Regime*, Leiden, s.f.; Emmer, P. C. et al., *La expansión holandesa en el Atlántico*, Madrid, 1992; Stols, E., «The Southern Netherlands and the foundation of the Dutch East and West India Companies», *Acta Historica Neerlandica*, La Haya, IX, 1976, pp. 30-47.

(3) Cf. Brulez, W., *De Firma Della Faille en de internationale handel van Vlaamse Firma's in de 16de eeuw*, Bruselas, 1959; Bruijn, J. R., Gaastra, F. S. & Schöffers, I., *Dutch-asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, vol. 1, La Haya, 1987; Klein, P. & Veluwenkamp, J. W., «The role of the Entrepreneur in the economic expansion of the Dutch Republic», *Economic and Social History in the Netherlands*, 4, Amsterdam, 1993, pp. 27-53, especialmente p. 32, y Crespo Solana, A., «La ruta del Levante: Cádiz en el tráfico marítimo neerlandés con sus mercados mediterráneos y orientales en los siglos XVII y XVIII», *Economía e Historia*, Cádiz, 1998, pp. 145-154.

y la bahía gaditana, con sus respectivos antepuertos, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María, fueron frecuentados por las flotas holandesas y por el convoy flamenco de Ostende, y a bordo de los barcos llegaron también, junto con sus mercancías, importantes contingentes humanos que se incorporaron a la sociedad bajo-andaluza, formando parte de ella en lo social, político y económico a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, centuria esta última que supone la culminación del fenómeno secular que supone la migración y arraigo de comunidades foráneas y su integración en la sociedad. Algunos de los más importantes títulos en la historiografía sobre las naciones de comerciantes extranjeros en España han hecho hincapié en el grupo flamenco-holandés, diferenciados estos últimos jurídicamente de los primeros tras la firma de la paz en 1648 (4).

Pero la propia evolución de las relaciones políticas, marcadas por la guerra, y la continua migración condicionaron sobre todo la naturaleza de las actividades mercantiles, monopolizadas por un número determinado de grandes compañías, formadas, en muchos casos, por importantes negociantes y banqueros, en detrimento de las pequeñas firmas, dieron lugar a la formación de una heterogénea red de servidores, socios y clientes que participaban en los grandes negocios, gozando de interesantes beneficios y multiplicándose así la cadena de intermediarios a lo largo de todas aquellas ciudades portuarias donde se detenían las flotas. En las ciudades de Andalucía Occidental, como fueron Sevilla y Cádiz, sedes del monopolio del comercio americano, las casas flamencas y holandesas asentadas obtuvieron elevados beneficios de su participación directa e indirecta en los negocios de flotas y galeones, hecho que ha llamado la atención de los historiadores que han dedicado sus investigaciones a las operaciones mercantiles de estas colonias en Andalucía, siguiendo siempre el modelo de estudio dicotómico clásico que se realiza sobre grupo mercantil y comercio y tomando como eje a una ciudad portuaria concreta (5).

Así, la expansión de las que con razón se han llegado a denominar redes mercantiles, y su influencia directa en la interconexión de mercados lejanos y amplios espacios económicos fue lo que producía esa lógica interna de tales mercados y espacios; de ahí la casuística que princi-

(4) El reconocimiento jurídico por parte de la Corona española de la separación de las dos identidades nacionales dio lugar a que en territorio español hubiese un consulado para cada grupo nacional flamenco y holandés por separado, algo que no sucedía antes, obviamente. Cantillo, A. del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón, desde el año 1700 hasta nuestros días*, Madrid, 1843, pp. 390-400. Cf. Crespo Solana, A., *Entre Cádiz y los Países Bajos: una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura, 2000.

(5) Stols, E., *op. cit.*; Everaert, J., *op. cit.*; Bustos Rodríguez, M., «Andalouse, pré-Amérique flamande»; Stols, E. & Bleys, R., *Flandre et Amérique Latine*, Amberes, 1993, pp. 69-90; Crespo Solana, A., *Cádiz, Flandes y la República Holandesa. Burguesía mercantil y comercio, 1713-1778*, Cádiz, Tesis doctoral inédita, 1999.

palmente llama la atención al investigador que toma la arriesgada decisión de dedicar años de su vida al estudio de las relaciones comerciales entre regiones, países o estados, teniendo en cuenta el trasfondo social, político y económico que tan extraordinario fenómeno supuso en la construcción de la historia de Europa.

En el caso gaditano, la inmigración de flamencos y holandeses, al igual que sucediera con otros grupos de extranjeros, enriqueció notablemente no solo la vida económica sino también cultural de la ciudad, e incluso influyó en lo que respecta a la consideración de la bahía gaditana en el plano político por parte de la administración central. Actualmente, todo estudio que se precie sobre comercio extranjero en España es deudor de la bibliografía existente sobre dicho tema y que, principalmente, nos aporta información de primera clase sobre la estructura del comercio exterior español (6).

Cádiz, junto con Amsterdam, figuraban como dos ejemplos paradigmáticos de urbes comerciales y financieras: eran centros de almacenamiento de mercancías y capitales. Ambas ciudades disfrutaban, ya entrado el siglo XVIII, de un auténtico capitalismo, en el más amplio sentido de la palabra: en las dos ciudades sobraba el dinero en circulación y a los dos puertos llegaban, con gran regularidad, una gran cantidad de productos. La importancia de Cádiz se justificaba por la información, por su apabullante población dedicada al comercio y a los servicios generados del mismo y de la navegación, así como por su posición geográfica, tan cerca de América, África, Asia y del Mediterráneo, en el sentido tanto real como figurativo de la palabra (7). La primacía de Amsterdam radicaba en el hecho de haberse convertido en un centro esencial para el transporte internacional de mercancías, almacenamiento y redistribución de productos de primera necesidad y de aquellos que, procedentes de diversos enclaves europeos y coloniales, eran fundamentales en el juego de la oferta y la demanda. Además, el siglo XVIII holandés conoció un intenso grado de desarrollo de las técnicas financieras, elemento imprescindible

(6) Cf. Estudios de Collado Villalta, P., «El impacto americano en la Bahía: la inmigración extranjera a Cádiz, 1709-1819», *I Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, tomo I, 1981, pp. 51-73; Girard, A., *Le Commerce français à Seville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIIe siècles*, París, 1932; Heredia Herrera, A., *Sevilla y los hombres del comercio, 1700-1800*, Sevilla, 1989; Ozanam, D., «La colonie française de Cadix au XVIII siècle», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Madrid, 1986; Guimerá Ravina, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias, 1703-1771*, Sta. Cruz de Tenerife, 1985, y tantos otros.

(7) García-Baquero González, A., *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Cádiz, 1976; Bernal, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias, 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Madrid, 1992; Bustos Rodríguez, M., *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII, 1713-1775*, Cádiz, 1995; Carrasco González, M. G., *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz, 1650-1700*, Cádiz, 1997.

ble en el sistema de pagos a largas distancias. En su vinculación al puerto gaditano jugaba un papel primordial la relación intrínseca entre información y depósitos de dinero para satisfacer todas las necesidades pertinentes al propio sistema comercial, tal como los propios comerciantes holandeses de la época habían descrito en sus libros y manuales (8). Hay que destacar el hecho constatado de que Cádiz era todavía la puerta de entrada más eficiente de oro y plata procedente de América al Banco de Amsterdam, aparte de la hipótesis no menos probada de que parte de este oro y plata iba destinada a sufragar los cuantiosos gastos del comercio holandés con Asia Oriental, hecho que, ya en la propia época, se llevaba a cabo en un moderno «*clearing house*», razón además por la que los buques de la V.O.C. se detenían en Cádiz en sus incesantes viajes hacia el Este (9).

Las relaciones políticas y comerciales entre España y los Países Bajos estuvieron, todavía entrado el siglo XVIII, muy condicionadas por los tratados de paz y comercio de 1648 y los de La Haya de 1650 y 1673. El más importante logro comercial de Münster, el levantamiento de la prohibición de la navegación entre los puertos zelandeses, holandeses y españoles, pudo haber provocado un aumento efectivo del tráfico marítimo entre ellos hacia la segunda mitad del siglo XVII, y además, la República supo aprovechar la cooperación naval con España para incentivar el comercio (10). Posteriormente, los tratados de La Haya, a diferencia del pacto de paz de 1648, incidieron aún más en los acuerdos relativos al comercio y a la navegación, así como en las peticiones de los intereses particulares. En dichos tratados aparecía, por fin, escrito sobre el papel el libre acceso de los holandeses al mercado regional andaluz y, asimismo, a las exportaciones coloniales (11). Las instituciones españolas quisieron obtener ventajas fiscales, pues se ordenó que a partir de entonces se colocaran en los puertos andaluces, integrantes del cinturón aduanero, unos contadores para registrar, únicamente, el tráfico holandés en su

(8) Le Moine de l'Espine & Le Long, I., *De Koophandel van Amsterdam naar alle gewesten der wereld*, Rotterdam, 1780, impreso.

(9) Morineau, M., *Incredibles Gazzettes et fabuleux métaux, les retours des trésors américains d'après les gazzettes hollandaises (XVI-XVIII)*, Cambridge, u.press, 1985; Coolhaas, W. Ph., *Generale Missiven van gouvernaurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, 1713-1725*, La Haya, 7, 1979; Seé, H., «Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVII», A.H.D.E., 1926; Sánchez Belén, J. A., «El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de Doña Mariana de Austria», *Espacio, Tiempo y Forma*, IV, 9, 1996, pp. 267-321.

(10) Israel, J. I., *Dutch Primacy in world trade, 1585-1740*, Oxford, 1989.

(11) *Tratado ajustado de orden del Rey Nuestro Señor, dada al Señor Embajador Antonio Brun sobre la materia de la navegación y comercio con las personas diputadas por los Sres. Estados Generales de las Provincias Unidas del País Bajo*, año 1651, Madrid, Sevilla, I.A. B.P.R.M., fols. 148v y ss. Cf. Herrero Sánchez, J. M., «La Monarquía Hispánica y el Tratado de La Haya de 1673», *V Coloquio hispano-holandés de historiadores*, Lechner, J. & Boer, J. de (eds.), 1995.

volumen, composición y rendimiento fiscal. Desde luego, los holandeses deseaban lo contrario: introducir el mayor número de mercancías evitando la fiscalidad, lo que sin duda consiguieron con la ayuda de sus familiares y socios en las ciudades andaluzas, generalmente integrantes de la *Muy ilustre y antigua Nación flamenca* de Cádiz y Sevilla. Gracias a estos también pudieron sobrevivir al desconcierto de la nueva guerra que se aproximaba al terminar la centuria, y así lo atestiguaron los propios estadistas y negociantes, tanto de las Provincias Unidas como de las provincias meridionales (12). Otras novedades, como la reglamentación del pasaporte que los barcos debían llevar cumplimentado antes de atracar a puerto, la disminución de los casos de visita a los navíos por los oficiales españoles del contrabando, la propuesta de reducir la lista de mercancías prohibidas y la disminución de situaciones consideradas como «*comercio con el enemigo*», ayudaron, sin duda, al mantenimiento de la ruta marítima y a la continuación de los negocios mercantiles en los puertos españoles (13). Después de la firma de estos tratados y en la competencia entre los países del norte de Europa por lograr un trato de privilegio con España, la República consiguió dominar la relación de favor con su antigua dominadora durante un buen período cronológico (1650-1667), años en los que incluso desplazaron a los ingleses de su preeminencia en los mercados andaluces, además de ser considerados como principales aliados de la Monarquía. La coyuntura internacional también fue favorable, como sucedió durante la guerra entre Holanda y Portugal (1657-1660), durante la cual, los neerlandeses, faltos de la sal de Setúbal, buscaron esta valiosa materia en las salinas de Andalucía Occidental. Se dice que unos 150 navíos anuales cubrían, en dichos años, la ruta Cádiz-Amsterdam, y que las Provincias Unidas atraían el 30 % del metal de oro y plata que llegaba al puerto andaluz (14). Ahora, flamencos y holandeses viajaban y comerciaban con menores dificultades, y sus buques y flotas llegaban con apenas trabas a los puertos españoles, incluyendo a la base naval por antonomasia, Cádiz. A finales de esta centuria disminuyeron los obstáculos legales para el comercio general de las naciones extranjeras en España, y precisamente en esta época, las colonias mercantiles de flamencos y holandeses se escindieron en dos nacionalidades concretas y adquirieron, en ciudades y puertos españoles, su mayor dinamismo e influencia. A pesar de que unos y otros eran ahora dos naciones jurídicamente diferenciadas, aún apare-

(12) Pulido Bueno, I., *Almojarifazgo y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, 1993. A.R.A. Archief van Nederlandse Gezanten en consuls, Archief Admiraliteit, 30, carta del comerciante Francisco Blanco a Francisco de Schonenbergh, Madrid, 19 de mayo de 1702. A.G.R.B., S.E., 675.

(13) *Tratado de La Haya...*, 1652, artículo 8 y ss., fols. 149 y ss., ibidem.

(14) Everaert, J., *op. cit.*, p. 91; Israel, J. I., *op. cit.*, p. 148; Pulido Bueno, I., *op. cit.*, p. 44. Cf. Klooster, W. W., *Illicit Riches. The Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden, 1995, pp. 56-57.

cen confundidos en el seno de la sociedad andaluza como un solo grupo, como una sola comunidad lingüística, con actividades semejantes e intereses, si no comunes, al menos sí compartidos (15). Efectivamente, esta cooperación entre flamencos y holandeses, se ha comprobado en lo relativo a sus negocios en la bahía gaditana, entre otras razones, porque ambos utilizaban los mismos medios de transporte y porque las dos comunidades eran consideradas a efectos políticos casi semejantes por gran parte de las instituciones españolas, aparte de tener los mismos enemigos y rivales (16).

Es lógico que todos estos factores, de naturaleza histórica y estructural, incidieran para modelar las relaciones comerciales bilaterales en el nuevo escenario cronológico del siglo XVIII. A ello se suma el hecho de que en unas sociedades en las que el comercio era una forma de vida y la razón de la supervivencia familiar, los viajes de negocios y, en muchos casos, la residencia temporal o definitiva en una ciudad extranjera, eran factores que motivaban el estrechamiento de lazos humanos que otorgaban mayor fuerza a los intereses económicos y políticos de los Estados. Por ello, dejando aparte el estudio en sí mismo de la colonia mercantil, la sola actividad económica de los agentes del comercio hispano-neerlandés y la forma en la que, con su actividad diaria, articulaban esta ruta marítima y comercial, justifica este trabajo, que desea ser una contribución a esta larga historia de relaciones y encuentros entre España y los Países Bajos (17).

Gracias a la literatura y las fuentes existentes en uno y otro país es posible conocer cómo se estructuraban las compañías de comercio a uno y otro lado de la ruta, y sobre todo cómo atendían las firmas de negocios de Amsterdam a las asociaciones de flamencos y holandeses gaditanos: avituallándoles de mercancías y estos últimos, a su vez, sirviéndoles de almacén y depósito. Aparte, estas compañías gaditanas se abastecían para sus propios negocios y recibían en el puerto a los buques de la flota de la Sociedad para el Comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo, que había conseguido ubicar una oficina en la propia bahía gaditana, gracias también a los acuerdos de paz y comercio firmados en la segunda mitad del XVII. El análisis del marco jurídico de estas compañías de comercio puede arrojar alguna luz sobre cómo se hacían los negocios internacionales, de la relación existente entre comercio y finanzas en el círculo Cádiz-Amsterdam y, sobre todo, del carácter funcional del área bajo-andaluza, cruce de rutas comerciales, especialmente con América, pero también con la tradicional vía hacia el Levante mediterráneo.

(15) Vid. Crespo Solana, A., *Cádiz, Flandes...*, pp. 55 y ss.

(16) Israel, J. I., *op. cit.*, pp. 289 y ss.; Everaert, J., *op. cit.*, pp.65 y ss. y 89 y ss.

(17) Crespo Solana, A., *Entre Cádiz y los Países Bajos...*, pp. 81 y ss.

Para el análisis de la actividad comercial y del tráfico marítimo entre Amsterdam y Cádiz, y a falta de documentos de carácter privado, los protocolos notariales dan indicios veraces de cómo se realizaba el comercio por los componentes de la comunidad mercantil gaditana. Con vistas a la elección de los tipos de documentos y de la muestra elegida para su procesamiento y análisis, se procedió a calcular de forma porcentual la frecuencia de testamentos de emigrantes e hijos de emigrantes de origen flamenco y holandés en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, trabajo que pudo llevarse a cabo gracias a los inventarios existentes en el citado archivo (18). Una vez elegidas aquellas notarías más utilizadas por los comerciantes de la nación flamenca gaditana y el grupo holandés se podía ya avanzar en la tarea de recolección de documentos seriados, tales como cartas de pago, contratos de fletamentos, protestos de letras de cambio, contratos de riesgos marítimos, de seguros, etc. Las notarías más frecuentadas (las número 5, 9, 15, 19 y 23) fueron objeto de recogida, seguimiento y análisis de los documentos encontrados en las mismas entre los años 1713 y 1763. Los documentos elegidos para nuestro muestreo no fueron nunca inferiores en número a 100, con el fin de extraer hipótesis y conclusiones.

En relación con el Archivo Municipal de Amsterdam (Gemeente Archief), se han encontrado notables diferencias con respecto al gaditano, sobre todo en lo referente a su organización y a la cantidad de fuentes documentales que contiene referidas a los negocios privados. En el siglo XVIII había en Amsterdam muchos notarios (unos 99 entre 1700 y 1710), algunos de ellos especializados en un tipo concreto de acta notarial. La tipología de dichas actas es, sin embargo, y en muchos casos, semejante a la que se encuentra disponible en los archivos españoles, y en el gaditano, en particular (19). La existencia de índices en los que se clasifica el material existente, de acuerdo a criterios temáticos, geográficos y topográficos, nos ha facilitado el trabajo en dicho archivo. Avanzado el trabajo, mi criterio para la selección de material se centró en la información obtenida en los propios documentos notariales gaditanos sobre los nombres de escribanos amsterdameses que frecuentaban las casas comerciales que traficaban con el puerto gaditano y en la existencia de un fichero titulado «*Brieven met Cadix*», gracias al cual se pudo realizar una reconstrucción muy completa, y la correspondiente cuantificación, del trá-

(18) Hormigo Sánchez, E., *Índice de las disposiciones testamentarias de Cádiz (1700-1739)*, tomos I y II, e *Índice de las disposiciones testamentarias de Cádiz (1776-1802)*, junio de 1997; Ravina Martín, M. & Ceballos Aragón, P., *Índice de las disposiciones testamentarias de Cádiz (1740-1775)*, Madrid, 1991. Cf. Crespo Solana, A., *op. cit.*, Introducción.

(19) Para tipos documentales en el Archivo Notarial de Amsterdam: Carter, A. C., «The Dutch notarial archives», *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 29, 1953, pp. 86-91, y Roessingh, M. P. H., *Guide to the sources in the Netherlands for the History of Latin America*, La Haya, 1968, pp.137 y ss.

**PORCENTAJE DE INFORMACIÓN OBTENIDA EN ARCHIVOS
PARA LA RECONSTRUCCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO AMSTERDAM-CÁDIZ
(1713-1778) (a)**

<i>Fuentes</i>	<i>Nº</i>	<i>%</i>
Contratos de fletamentos (A.H.P.C.)	71	13,3
Contratos de fletamentos (G.A.A.)	139	26,12
A.R.A., L.H.....	308	57,8
Otros archivos	14	2,6
Número de entrecruzamientos	20	3,7
Total navíos	532	

(a) Los archivos son los siguientes, además del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Sección de protocolos notariales, Gemeente Archief (Archivo Municipal de Amsterdam), el Archivo de La Haya (Algemeene Rijksarchief), las secciones de: Archief van Nederlandse Gezanten en consuls (en adelante, Consul-Archief), Staten Generaal (sección de los Estados Generales, en adelante S.G.), y Archief van de Levantse handel en de navigatie in de Middelandse zee, o «Levantse Handel (en adelante, L.H.) y los Archivo Histórico Nacional de Madrid, Archivo General de Simancas, sección Estado, y Archivo General de Indias, secciones de Indiferente General, Santo Domingo, Contratación y Arribadas.

fico marítimo entre Amsterdam y Cádiz entre 1713 y 1778, algo que se hizo siempre en función de la disponibilidad de las fuentes y del porcentaje de información obtenida en varios archivos. En el cuadro 1 pueden apreciarse dichos porcentajes de información y los archivos utilizados.

Solo resta aclarar algunas notas sobre los documentos utilizados para la reconstrucción de este tráfico marítimo. En el archivo notarial holandés se encontraron un total de 139 contratos de fletamentos, número muy superior a los 71 hallados en el archivo gaditano. Como puede apreciarse, un número muy elevado de información procede de las denominadas «*listas del Straatvaart*». Con este término se denominaba en lengua neerlandesa a la navegación que, partiendo de los puertos del norte, se dirigía al Estrecho de Gibraltar. Estas listas, que se encuentran en el Archivo de La Haya, en Holanda, en la sección «*Levantse handel*» (comercio de Levante), se realizaban mensualmente por el cónsul holandés de Cádiz, por lo que es obvio su interés e importancia a la hora de reconstruir el volumen anual de navíos llegados a la bahía gaditana. También hay que indicar que en el archivo amsterdams existen otros cuerpos documentales que contienen archivos relativos a la práctica mercantil con Cádiz y que han sido fácilmente localizados ya que se encuentran citados en los inventarios correspondientes (20). Para comprender la organización que vinculaba puertos y mercados, así como para apreciar el

(20) Gemeente Archief (G.A.A.), Notariele Archieven, Archief van Oostersche handel en Rederijen, 1694-1823, nº 78; Familie-Archieven: nº 88 y nº 520 (Brants y De Roy); Inventaris van de Archieven der Portuges-Israëlitische Gemeente te Amsterdam, 1614-1870.

interesante papel que la colonia mercantil flamenco-holandesa tuvo en el mantenimiento de este sistema comercial, ha sido de gran utilidad la elección de algunas firmas y compañías principales, por su dinámica actividad en el puerto, y de las cuales existía suficiente información para completar el análisis de su actividad entre ambas ciudades.

Para terminar, tengo una obligación de tipo moral con el futuro lector de esta obra. El trabajo que ahora se presenta constituye una de las partes principales de mi trabajo de investigación llevado a cabo, durante años, en archivos holandeses, belgas y españoles, y cuyo fruto final dio como resultado la tesis doctoral presentada en la Universidad de Cádiz en septiembre de 1999. El estudio histórico y antropológico que en su momento llevé a cabo de la comunidad mercantil gaditana de origen neerlandés me sirvió para poder profundizar posteriormente en la descripción y definición de sus actividades comerciales, en el intento de cuantificación del tráfico marítimo y en la búsqueda de otras posibles fuentes documentales que nos arrojen, en el futuro, más luz sobre el volumen alcanzado por este comercio, labor compleja, debido a la dificultad de los propios documentos relativos a aduanas tanto en España como en Holanda y a los posibles problemas metodológicos derivados de esta falta. Esta labor no hubiera podido ser llevada a cabo sin la ayuda, tanto de dicha universidad como de la de Leiden, y del profesor Dr. Manuel Bustos Rodríguez, director de la tesis, y del profesor Pieter C. Emmer, quien manifestó desde el principio su interés por una rama de la investigación tan importante para la historia de su país y que suponía el principio de una continuación a lo que tantos ilustres historiadores hispanistas han logrado anteriormente. Durante años, notables instituciones han premiado el tesón y la voluntad de la que escribe estas líneas con becas y ayudas, sin las cuales no hubiera podido terminar mis investigaciones: el Ministerio de Asuntos Exteriores español, la propia Universidad de Leiden, el gobierno holandés, a través del Nuffic, la Junta de Andalucía, la Fundación Caja de Madrid, la Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, y, por último, el Banco de España, que acoge ahora la tarea de la publicación de una buena parte de mi trabajo. Agradezco personalmente al Dr. Pedro Tedde, a los profesores Miguel Ángel Echevarría, Agustín Guimerá, María Guadalupe Carrasco, José María Oliva Melgar y Pere Molas Ribalta la delicadeza con la que acometieron su labor correctora y crítica.

La Haya, marzo de 2000.

ENTRE AMSTERDAM Y CÁDIZ: RELACIONES MERCANTILES E INFORMACIÓN FINANCIERA

I.1. El sistema comercial holandés en el siglo XVIII y el papel de Amsterdam

Los pocos estudios que ofrecen información sobre las relaciones diplomáticas entre España y Holanda durante el siglo XVIII inciden en que, efectivamente, Utrecht significó un cambio en las directrices políticas de una y otra nación (1). Tras un alejamiento temporal durante la Guerra de Sucesión española, tanto la República como España optaron por mantener una política defensiva de intereses allí donde estos estuvieran materialmente presentes más que una estrategia ofensiva en sí. Ello se comprobó en su participación en la Cuádruple Alianza y en las guerras localizadas que pusieran en peligro la presencia de ambas naciones en el Mediterráneo o en América, tales como lo fueron la Guerra de la «*Oreja de Jenkins*» (1739-1748), la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748) y la de los «7 años» (1756-1763), así como los sucesivos conflictos en el Mediterráneo (2). Sin duda, las relaciones políticas y el nuevo ambiente diplomático influyeron en las relaciones comerciales, pero lo que más incidió fue, no obstante, la propia estructura del intercambio, mantenido aún sin

(1) Cf. Béthencourt Massieu, A. de, *Relaciones de España bajo Felipe V*, Alicante, 1998; Aalbers, J., *De Republiek en de Vrede van Europa. De buitenlandse politiek van de Republiek der Verenigde Nederlanden na de vrede van Utrecht, voornamelijk gedurende de jaren 1720-1733*, Utrecht, 1980, 2 vols.; Escudero, J. A., *Los Secretarios de Estado y del Despacho, 1474-1724*, 4 vols., Madrid, 1969; Pradells Nadal, J., *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante 1992, pp. 431-442.

(2) Bruijn, J. de, *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751*, Amsterdam, Haarlem, 1970, pp. 18 y ss y 55. Cf. Crespo Solana, *Cádiz, Flandes...*, pp. 55 y ss.; Koningsbrugge, H. Van, «Tussen Mars en Mercurius. De Republiek der Verenigde Nederlanden, Spanje en de Quadruple Alliantie (1716-1720)»; Rietbergen, Robben & Schepper (eds.), *Tussen Twee Cultures. De Nederlanden en de Ibersiche wereld, 1550-1800*, Nimega, 1988, pp. 39-70.

notables variaciones, así como la naturaleza de los propios sistemas comerciales de la República y de España, que hacía a ambos países tan complementarios, y al mismo tiempo tan dependientes. Mientras que España se alimentaba de un activo comercio exterior, establecido, sin embargo, en unas bases débiles como eran sus limitaciones productivas y su alto nivel de demanda, que convertían al país, especialmente a Andalucía, en una zona con una balanza tradicionalmente deficitaria; el sistema comercial holandés se había caracterizado, históricamente, por su gran expansión industrial, agrícola, mercantil y financiera, que había llegado a su momento culminante en el siglo XVII. En la nueva centuria, el comercio internacional de Holanda, capitalizado por Amsterdam, conoció una renovación de estrategias, que pasaban del desarrollo al sostenimiento financiero en sí. Tanto la República como los Países Bajos meridionales mantenían un comercio con la Península Ibérica soportado por las dilatadas áreas que habían conectado. La estructura comercial mantuvo prácticamente el mismo esquema de intercambios, alterado solamente por posibles fluctuaciones al compás de la evolución bélica y por la incorporación masiva de mercancías de gran demanda a la cartera de productos almacenados con destino a la reexportación, y que procedían principalmente de los mercados extraeuropeos (3). Pero existen indicios de que la conexión marítimo-comercial de tan distantes áreas como fueron el Mar Mediterráneo y el Mar Báltico solo fue posible en el XVIII gracias a la navegación holandesa (4). El mantenimiento sostenido de este comercio se produjo, entre otras razones, por el crecimiento de la demanda en el Norte de Europa de productos coloniales que eran reexportados vía los mercados españoles, así como la necesidad en el Mediterráneo de productos escandinavos y del Mar Báltico, que produjo un alza en la introducción de los mismos en la rica área comercial mediterránea, al menos durante la primera mitad de la centuria (5).

Como bien apuntó el historiador Jan de Vries, la retrogresión o «*achteruitgang*» que experimentó la economía holandesa en el siglo XVIII no significó, sin embargo, que la República de las Provincias Uni-

(3) Aymard, M., *Dutch Capitalism and world Capitalism*, Cambridge, París, 1982. Cf. también Boxer, Ch., *The Dutch Seaborne Empire*, Cambridge U. Press, 1965; Braude, F., *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, 3 vols., Madrid, 1984; y más recientemente Davids, K. & Lucassen, J. (eds.), *A miracle mirrored. The Dutch Republic in European perspective*, Cambridge U. Press, 1995.

(4) Butel, P., *Européens et spaces maritimes (vers 1690-1790)*, Burdeos, s.f., pp. 17-21.

(5) Lefèvre, J., *Études sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne*, p. 102; Steensgaard, N., «The growth and composition of the Long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750», en Tracy, D. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge u. Press, 1993, pp. 105 y ss. Cf. Posthumus, N. W., *Nederlandse Prijsgeschiedenis*, tomo I, *Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam, 1585-1914: wisselkoersen te Amsterdam, 1609-1914*, Leiden, 1943.

das no mantuviera una función predominante en dilatadas regiones, transformándose su papel hegemónico anterior en el de mediadores y financieros de negocios ajenos (6). Las importaciones para el almacenamiento y para la elaboración o acabado en la industria de las provincias del interior eran, en gran medida, la razón de ser del mercado de Amsterdam. Sin embargo, los negocios de las casas comerciales de dicha capital se fundamentaban en la importación y redistribución de productos coloniales y manufacturas a Europa, aun cuando las exportaciones superasen, al parecer, a la entrada de oro y plata en dicho mercado (7).

Como se ha indicado, la supremacía de Amsterdam se fundamentaba en el grado alcanzado por su capitalismo, fenómeno logrado sencillamente, o no tan sencillamente, cuando existe una gran cantidad de dinero en circulación y, al mismo tiempo, ese fenómeno incide poderosamente en la conformación de una sociedad en la que la elite de mercaderes ocupan los puestos de poder más influyentes en la política exterior de una nación. Son estos dos fundamentos que constituyeron, desde luego, dos bases primordiales para que se produjese una estructura económica capitalista, algo que solo sucedió en ciertas ciudades de la Europa Occidental y en algunos períodos concretos de su historia (8). Pero, a pesar de ello, el sistema comercial holandés pasaba por luces y sombras. Inmediatamente después de Utrecht, y hasta los años 20, aproximadamente, el comercio de Holanda con los mercados hispanos y portugueses estaba muy deteriorado, fiel reflejo del panorama político (9). Por el contrario, sí se obtuvieron beneficios notables de la práctica del comercio directo con los mercados coloniales hispanos debido tanto a la coyuntura internacional como a la relocalización de los agentes y servidores de las casas comerciales neerlandesas en la América Hispana, sobre todo en los puertos caribeños y circuncaribeños. Ello no impidió que la colonia flamenco-holandesa de Cádiz participase tímidamente en este comercio directo holandés (10). La República continuó, además, con su brillante comercio en el este asiático (11). Pero también tuvo problemas: el comercio exterior experimentó un ligero retroceso, debido a que los precios de las importaciones crecieron más que los de las exportaciones y servi-

(6) Vries, J. de, *De Economische...*, pp. 12 y ss. Introducción.

(7) Emmer, P. C., *La expansión...*, pp. 260-264.

(8) Cf. Attman, A., *American bullion in the European world trade, 1600-1800*, Göteborg, 1986; Barbour, V., *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth century*, Baltimore, 1950. Vid. Diederiks, H. & Reeder, D. (eds.), *Cities of Finance*, Amsterdam, 1996.

(9) Israel, J. I., *Dutch primacy...*, Epílogo.

(10) Israel, J. I., *The Dutch Republic...*, p. 417; Klooster, W. W., *Illicit Riches. The Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1764*, Leiden, 1997. Por ejemplo: G.A.A., N.A., 11297/24, y G.A.A., N.A., 11457/109, 14460/50.

(11) Emmer, P. C., «Suiker, Goud en Slaven. De Republiek in West-Africa en West-Indië, 1674-1800», *Algemeene Geschiedenis...*, pp. 466 y ss.

cios, crisis que se aceleró a partir de los años 40 (12). La República se extralimitó, para compensar posibles pérdidas en su balanza de pagos, exportando servicios y capitales, algo que solo se vio nublado por las crisis financieras de los años 20, 50 y 70, aunque estos sucesivos trances alentaron aún más la exportación del metálico sobrante. La exportación de capital y servicios redundaba aún más en el papel de Amsterdam como centro de almacenamiento y distribución de mercancías. El sector financiero constituía el medio para el tráfico de productos, denominado «*goederenhandel*» o «*warenhandel*», y las casas comerciales, formadas por grandes y pequeños inversores, actuaban, sobre todo, como intermediarios para el despacho en las transacciones sobre productos. El crédito al extranjero era un capítulo importante de las grandes y pequeñas compañías de comercio. Aquí puede apreciarse un sofisticado sistema de técnicas como fueron, por ejemplo, la extensión de préstamos con el fin de proporcionar adelantos de capital a socios y correponales, utilizando técnicas complejas como las «*obligaties*» (obligaciones) y el «*acceptcrediet*» (aceptación del crédito). Otras eran las «*Negotiaties*» o negociaciones, consistentes en un fondo de inversión en el que podían participar muchos medianos y pequeños comerciantes. La extensión del crédito al extranjero, a países europeos, con la emisión de «*obligatieleningen*» (o préstamos de obligación), constituían formas de créditos utilizadas universalmente por el hombre de negocios de Amsterdam. Jan de Vries los describió, pero no explicó estrictamente en qué consistía, dejando terreno libre a trabajos posteriores que los han definido en situaciones concretas del crédito a plazas. Todos ellos eran instrumentos de cambio y transferencia (13).

Había otros capítulos de técnicas, de los cuales los negocios de la República extraían beneficios, como fueron el mercado de los seguros marítimos, incluido en el servicio especulativo sobre transporte y fletes, o el complejo sistema de transacciones originado por las negociaciones de las letras de cambio. Todo ese paquete de servicios prestados había logrado fortalecer el mercado de Amsterdam, basado más en su propia estrategia monopolística, que en ninguna otra cosa: cada comerciante y productor buscaba su propio mercado, sus propios clientes, intermediarios y servicios. Y para protegerse de la propia competencia en sí, los empresarios se atraían a sus mismos competidores, que desarrollaban, a su vez, prácticas monopolísticas para la exportación, consiguiendo así su

(12) Faber, J. A., «The Economic decline of the Dutch Republic in the second half of the eighteenth century and the international terms of trade»; Heeres, W. G., *From Dunkirk to Dantzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Amsterdam, 1988, pp. 106-115; Vries, J. de, *De Republiek...*, pp. 180 y ss.; Riley, J. C., *International government finance and the Amsterdam capital market, 1740-1815*, Cambridge U. Press, 1980, p. 268; Bruijn, J. de, *The Dutch Navy...*, p. 140.

(13) Cf. Vries, J. de, *De Economische...*, p. 63; Buist, M. G., *At Spes non fracta: Hope & co, 1770-1815*, La Haya, 1974, pp. 282 y ss.; Boxer, Ch., *op. cit.*, pp. 110 y ss.

propio mercado. En este sistema comercial el mantenimiento de sus contactos con socios, agentes y servidores provocaba que las casas comerciales guardaran sus relaciones con las mismas personas durante muchos años (14). Tras el declive experimentado por las grandes compañías monopolísticas, la mayor parte de las empresas comerciales con los territorios españoles eran de carácter privado, aunque muchas de las firmas que traficaban con Cádiz utilizaban la flota de la Sociedad para el comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo, un 40,1 %, aproximadamente, mientras, también, un elevado porcentaje de ellas (el 72,2 %) mantenían consignatarios y factores perennes en Cádiz (15). Conociendo este sistema, entendemos la naturaleza de las actividades principales que ejercitaban los componentes de la comunidad flamenco-holandesa de Cádiz: su vinculación a los sectores relacionados con el comercio y la navegación. Su conexión con las firmas de los Países Bajos, de las que, en muchos casos, eran sucursales, en un gran porcentaje de su negocio personal, fue primordial en tanto en cuanto realizaron una función clara e indiscutible para la salida de manufacturas y otros productos de sus regiones de origen. Pero además, al igual que lo hicieron otras comunidades de la misma nacionalidad asentada en puertos y ciudades de Europa, ayudaron a mantener el sistema comercial de su país y, al mismo tiempo, enriquecieron la vida económica de la región que los acogió en su seno (16).

I.2. La dinámica comercial entre Amsterdam y Cádiz. Aproximación a una valoración general del intercambio mercantil

Se ha indicado anteriormente que, durante el período de la Guerra de los 80 años, la Península Ibérica y las colonias hispanas de América se habían convertido en periferia económica de los Países Bajos. La propia naturaleza del comercio exterior español, y sobre todo andaluz, lo permitía (17). Aunque se conoce cuál fue la naturaleza secular de este inter-

(14) Veluwenkamp, J. W., *Ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt in de tijd van de Republiek. De Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac de Neufville & comp. 1730-1764*, Leiden, 1981, p. 22.

(15) *Vid.* cuadro A.9 del apéndice. La fuente para la confección de esta lista ha sido una lista de casas de comercio neerlandesas que tenían pendientes el cobro de beneficios por acciones en flotas americanas: A.R.A., L.H., 279. Listado con un total de 292 firmas de comercio.

(16) Cf. Veluwenkamp, J. W., «Merchant colonies in the Dutch System (1550-1750)»; Davids, C. A. & Fritschy, W., *Kapitaal, ondernemerschap en beleid. Studies over economie en politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot heden*, Amsterdam, 1996, pp. 141-164, especialmente p. 144. *Vid.* Crespo Solana, A., *Entre Cádiz...*, pp. 100 y ss.

(17) *Vid.* Echevarría Bacigalupe, M. A., «La cooperación...», pp. 467-504.

cambio comercial, ha sido siempre difícil calcular el volumen del comercio de importación y exportación. Calcularlo es un tema obligado en las investigaciones sobre el tema, pero las dificultades para encontrar fuentes documentales pertinentes es siempre un hándicap para el historiador de la economía del Antiguo Régimen. Se supone, sin embargo, que el peso relativo de las operaciones mercantiles y financieras extranjeras en el total de la economía española fue enorme a lo largo de los siglos: la economía andaluza tenía un eje y vértice común: el comercio americano, y en él, y en las actividades que se relacionaban sujetas y en torno al monopolio desembocaban, en última instancia, las operaciones ejecutadas por las firmas de comercio extranjeras de Cádiz, incluyendo a flamencos y holandeses, algo que ya han demostrado doctos investigadores sobre la historia del comercio (18). John Everaert confirmó estas hipótesis para el caso de las importaciones, procedentes del norte de Europa, de textiles flamencos durante los años 1660-1679 (19).

Después de Utrecht el comercio holandés con España atravesó momentos de inflexión, debido, tal vez, a la crisis de algunos sectores, como fueron el descenso del comercio con el Mediterráneo y la caída de las exportaciones de textiles desde los Países Bajos, pero a partir de la década de los años 20 se consiguió una reactivación de la navegación neerlandesa a los puertos españoles, tales como Bilbao, Barcelona, Málaga y la propia Cádiz, que recibieron en algunos años, flotas excepcionales en número (20). Fueron estas dos ciudades, junto a Málaga las que más navíos mercantes holandeses recibieron a lo largo de la nueva centuria (21). Pero como se desconocen más datos en profundidad, no se puede afirmar si el intercambio mercantil atravesó una crisis general. Se ha afirmado, sin embargo, que la balanza comercial existente en este tráfico marítimo hispano-neerlandés era favorable, y con creces, a Holanda. En 1792 arrojaba un saldo de 24.184.447 reales de deuda para España, y ello se debía quizás a la intervención financiera holandesa, que cobraba su diferencia en metales (22). Con respecto a Cádiz se debe in-

(18) Bernal, A. M., *op. cit.*, Pulido Bueno, I., *op. cit.*, pp. 147-148; García-Baquero González, A., «El comercio andaluz en la Edad moderna: un sistema de subordinación», en Lobo Cabrera, M. & Suárez Grimón, V. (eds.), *El comercio en el Antiguo Régimen*, III, Las Palmas, 1994, pp. 91-107; p. 97.

(19) Everaert, J., *De internationale...*, pp. 284-286; Baetens, R., *De Nazomer van Antwerpen welvaart. De diaspora en het handelshuis De Groote tijdens de eerste helft der XVIIe eeuw*, Bruselas, 1976, 2 tomos, tomo 1, pp. 224 y 244.

(20) Basurto Larrañaga, R., *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1983, pp. 62, 72 y 89; Martínez Shaw, C., *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981, pp. 56 y 112.

(21) Snapper, D., «De Generale lijsten van de schepen die in de perioden 1758-1761 en 1783-1786 in Holland zijn binnegekomen», N.E.H.A., La Haya, 1979, pp. 29-31; Palacio Atard, V., «Las rutas comerciales del norte de Europa», *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 245-256.

(22) Cit. en Pradells Nadal, J., *op. cit.*, p. 438.

dicar, primero, que es cierto que la Guerra de Sucesión española afectó seriamente al comercio holandés de la Bahía. Ello fue, desde luego, algo que dañó a la ciudad en general, alargándose esta recesión hasta los años 1720-1729 (23). Muchas casas de comercio holandesas tuvieron que cerrar sus negocios y marcharse ante la incertidumbre de los tiempos, tal como algunos comerciantes indicaron en sus finiquitos de negocios (24). La recuperación se hizo notar a partir del comienzo de la década de los años treinta, en los que se observa una asidua participación de las compañías de comercio flamenco-holandesas de la ciudad en los negocios de las flotas y galeones, y también en los navíos de registros.

Lejos aún de poder ofrecer una cuantificación del volumen que este comercio alcanzó, y según las distintas áreas de mercado, sí se puede hacer una descripción cualitativa de la amplia cartera de productos que constituían los principales capítulos del intercambio (25). Gracias a los datos conservados para el año 1753 puede ofrecerse un esquema explicativo de algunos tipos de mercancías y volumen, que no valor de las mismas, al que, hipotéticamente, podían ascender (véase cuadro I.1) (26).

Un producto importante en las importaciones procedentes del norte, con destino al mercado ibérico seguían siendo las manufacturas textiles. De la lista de contratos de fletes recogidos para este análisis, casi el 28 % de ellos transportaban textiles. Hay que indicar sin embargo que esta cifra, aunque interesante, no es muy fiable, ya que la mayor parte de los buques no indicaban la carga (27). Otro capítulo lo ocupaban los alimentos de primera necesidad, tales como el trigo y otros granos junto con materiales para la construcción naval (casi un 38 %) y otras materias de tonelaje pesado, fabricado en las industrias europeas, incluyendo armas de fuego, sobre las que existía un convenio especial entre los Estados Generales y la Corona española (28). También se introducían, en gran medida, productos coloniales, esclavos africanos, productos exóticos de la India y del Oriente asiático, así como otros más necesarios

(23) García-Baquero González, A., *Cádiz...*, pp. 305-351.

(24) A.H.P.C., P.N., 5/986, fols. 60-61v, Cádiz, 26 de febrero de 1701. Distrato de la compañía de Carlos Donquere y Gualtero Hendrix.

(25) Crespo Solana, A., *Cádiz, Flandes...*, pp. 147 y ss., donde se realizó una descripción pormenorizada de los principales productos.

(26) Nanninga, J. G., *Bronnen tot de Geschiedenis va de Levantse handel*, vol. III, 1727-1765, La Haya, 1952, pp. 652-701. Las unidades de volumen y peso empleadas son las siguientes: L: libra holandesa, equivalente a 494,4 gramos; Pipas, «*Baal*» (pacas, balas, fardos); «*Vat*» (barriles), empleados estos, generalmente, para el vino y el aguardiente. Se empleaba la expresión «*wijn uit het vat*» (vino a granel), y ton. (tonelada).

(27) *Vid.* cuadro A.2 del apéndice. Coinciden estos datos de importaciones de textiles con los que da Posthumus, N. W., *op. cit.*, pp. 1102-1103 y 1115-1116.

(28) A.R.A., L.H., 174. «Instructie...», octubre de 1778.

EXPORTACIONES CON DESTINO A PUERTOS ESPAÑOLES EN 1753

<i>Balas</i>	<i>Libras</i>	<i>Ton.</i>	<i>Producto</i>
3.391			Cerámica
11.538			Libros e impresos
1.510			Coral
14.146			Cristalerías diversas
1.701			Cerveza
100			Barba de ballena
17.260			Drogas diversas
41.870			Madera, pertrechos
10.450			Manufacturas finas, pinturas, grabados
298.171			Textiles de diferentes uso y tipología
2.830			Manufacturas de las Indias orientales
	60.000		Municiones, armas, plomo
	29.370		Especias (comino, canela, etc.)
	6.200		Tabaco (de Barinas, Brasil y América Hispana)
	441.192		Cacao y otros coloniales americanos (indigo)
	28.010		Velas
	129.811		Azúcar refinada y sin refinar
	107.533		Queso y lácteos
	3.350		Granos diversos
	4.140		Arroz
	49		Dientes de elefante y otros productos de África
	252		Té
		1.422	Alquitrán y brea
		30	Mármol y piedras para decoración
		1.266	Aceite de hígado de bacalao
402.957	781.897	2.718	Totales

para el ciudadano europeo, como las especias, que fueron transportadas hasta los puertos españoles por buques fletados por las casas comerciales flamencas y holandesas interesadas en mantener la navegación con el sur de Europa. Con respecto a la conexión con el Báltico, el sector naval y el comercio del grano seguían siendo los dos ejes indiscutibles del comercio ibero-holandés.

Por el contrario, estas firmas mercantiles norte-europeas obtenían de los puertos españoles materias primas, como la lana, y algunos otros productos que serían de crucial importancia para el desarrollo industrial de las regiones del norte. Entre las mercancías reexportadas tenían también un gran peso específico los frutos del agro andaluz. Casi un 50 % de los contratos de fletes que han sido recopilados en este trabajo cargaban y conducían estos productos, aunque no siempre en dirección a la propia capital de la República sino a diferentes destinos en la fachada atlántica europea, norte de Europa, e incluso otras ciudades español-

IMPORTACIONES PROCEDENTES DE PUERTOS ESPAÑOLES EN 1753

<i>Balas</i>	<i>Libras</i>	<i>Pipas</i>	<i>Ton.</i>	<i>Barriles</i>	<i>Producto</i>
400					Libros
3					Árboles y plantas
15.454					Limonos
4.645					Corcho
6.200					Cuero
86.150					Tabaco
1.448.613					Lana
	83.900				Almendras y otros secos
	30				Pequeñas manufacturas
	2.225				Cochinilla
	19.280				Índigo
	987.830				Pasas
	24.600				Zumaque
	36.430				Higos
	192				Azafrán
	2.500				Manteca (de las islas)
			832		Olivas
			690		Sal (¿en ton.?)
				350	Aguardiente
				479	Vino
		2.693			Aceite (o pipas, sic)
1.561.465	1.157.047	2.693	1.522	829	Totales

las. Según el Colegio del Almirantazgo de Amsterdam estos eran los productos almacenados allí, en 1753, procedentes de los puertos españoles, presumiblemente andaluces, en la mayoría de los casos (véase cuadro I.2) (29).

Un tema bastante polémico fue, indudablemente, el de las reexportaciones, pues, como se aprecia, ocupaban un peso específico en los buques de retorno bastante elevado. Es sabido que las casas comerciales del Norte también canalizaron muchos productos procedentes del mercado americano que hacían en la Bahía gaditana su primera escala en el Viejo Continente. La naturaleza reexportadora por excelencia del puerto gaditano es una hipótesis que ha sido esgrimida en más de una ocasión y, desde luego, existen motivos para corroborarla en el caso hispano-neerlandés. Primero, una de las razones está en la cuestión de los fletes. La mayor parte de los buques que extraían las mercancías almacenadas en Cádiz con destino al exterior eran extranjeros. En el caso del comercio hispano-holandés se ha comprobado que una gran cantidad de los

(29) Nanninga, *op. cit.*, pp. 711 y ss.

fletes pactados en la Bahía para exportar productos con destino al mercado amsterdams y a otros centros mercantiles de los Países Bajos se hacían a bordo de los navíos pertenecientes a las casas del comercio flamenco-holandesas que utilizaban, generalmente, los buques de la Sociedad para el comercio de Levante, de Amsterdam y Middelburgo. Pero ello no es suficiente para demostrar esta naturaleza reexportadora de la Bahía. Sería necesario disponer de documentos seriados y fiables de aduanas con anotación del volumen de mercancías entrantes y salientes, con objeto de ver si las exportaciones eran superiores a las importaciones, y en segundo lugar, comprobar, de dichas exportaciones, su origen y permanencia de almacenaje en la ciudad. Ello se puede hacer notar, no obstante, gracias al conocimiento cualitativo y cuantitativo que tenemos de muchas casas de comercio de la ciudad. Todas ellas almacenaban y expedían mercancías utilizando el transporte extranjero para dicha tarea. Dos áreas tenían especial relevancia, América y el Mediterráneo.

El comercio con el Levante mediterráneo, que holandeses y flamencos denominaban «*Straatvaart*», había constituido desde antaño uno de los pilares fundamentales del sistema comercial de la República de las Provincias Unidas, junto con el Báltico, el «*Negotiemoeder*», pero en el siglo XVIII el Mediterráneo se encontraba en franca decadencia (30). Este comercio se basaba fundamentalmente en el intercambio de productos agrícolas de la zona levantina española, sobre todo arroz y maíz. Holanda exportaba a Italia y a España grano del Báltico, especias, textiles, productos secos, pescado y lácteos, principalmente (31). La ruta servía también para proveer de sal y otros productos a lugares como el Mar del Norte (el *Oostzee*), y vinculaba los puertos de la Península Escandinava, como Noruega y los centros mercantiles más importantes del Báltico, con los almacenes de productos coloniales del sur de Europa (32). Los barcos neerlandeses traían también a Cádiz, aprovechando la escala, mercancías procedentes de Berbería y de los mercados norteafricanos. En su camino de retorno a la República los buques eran cargados con productos orientales comprados en los puertos de Asia Menor, que los holandeses llamaban «*Het Kleine Azië*» (la pequeña Asia), y también de los reinos musulmanes de Argelia y Turquía, con quienes el comercio llegaba a veces a ser tanto causa de relajación como de tensión, debido a las

(30) Las expediciones del emperador Carlos V contra Túnez y Argelia (1535 y 1539) hicieron famosa en los Países Bajos la ruta del Estrecho de Gibraltar, y los primeros negocios fueron financiados por familias flamencas y holandesas de gran solvencia. Haan, Hans den, *Moedernegotie en Grote Vaart. Een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16e en 17e eeuw*, Amsterdam, 1977, p. 56, y Dillen, van, *Van Rijkdom en Regenten...*, pp. 69 y 71. Vid. Israel, J. I., «The phases of the Dutch *Straatvaart*, 1590-1713: A chapter in the economic History of the Mediterranean», *Empires and Entrepot. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, Londres, 1990, pp. 133-162.

(31) Dillen, J. C. van, *Van Rijkdom en regenten...*, p. 71.

(32) Nanninga, J. G. (ed.), *op. cit.*, 1917, 2 Deel, pp. 162 y ss.

guerras sostenidas en el Mediterráneo, aunque ello no impidió un notable incremento de los negocios, sobre todo partir de los años de la Tregua de los Doce Años con España (33). Desde la segunda mitad del siglo XVII los buques con destino al Levante Mediterráneo se detenían en Cádiz, completando aquí su destino y sus fletes, relacionando, además, los negocios de la Bahía con otros puertos peninsulares, como Málaga, y los de la costa de Valencia y Cataluña, y de las Islas Baleares. Este convoy osciló en su composición, señalándose desde los 30 buques para el año 1655 hasta los 150 a 200 de finales del XVII (34). A pesar de la crisis, constatada a partir de 1672, un factor daba prioridad a los servicios ofertados por los negocios holandeses en este comercio, tal como escribiera F. Braudel: la superioridad en la navegación y el acceso a la plata española, necesaria para pagar este comercio con Asia Menor y con las costas norteafricanas (35).

Con respecto a América, dos cuestiones se han relacionado históricamente: los mismos negocios de reexportación y el trasvase de oro y plata a Amsterdam. Sin duda, fue la necesidad de obtener el preciado metal americano lo que producía esa continuada querencia de las flotas procedentes del Norte de Europa hacia Cádiz, pues era conocido en el Mar del Norte que la capital de la Carrera de Indias era el lugar más barato para conseguir plata. Aparte de para cubrir el flete de retorno y para pagar este deficitario comercio con los mercados de exportación, el flujo de metales preciosos desde Cádiz a Amsterdam había sido de capital importancia en la segunda mitad del XVII, debido a las necesarias operaciones financieras entre la administración española y muchas firmas judío-portuguesas que habían emigrado a las capitales libres de la República (36). Se sabe que en el siglo XVIII continuó esta tónica de exportación de metal precioso a Amsterdam desde Cádiz, como ya se ha probado en algunas ocasiones en las que se ofrecieron datos concretos de carácter cuantitativo (37). M. Morineau estableció unas posibles secuencias cronológicas en el trasvase de metal al mercado amsterdamés

(33) Israel, J. I., *op. cit.*, p. 344; Vries, J. de & Van Der Woude, *op. cit.*, pp. 448-450.

(34) Bruijn, J. de, Gaastra, F. S. & als., *Dutch-Asiatic shipping...*, p. 90; Klein, P. & Veluwenkamp, «The role of the entrepreneur...», p. 32; Pérez de Colosía, M. I., «Embargo de navíos holandeses en el puerto de Málaga, 1623-1624», *Baética*, Málaga, 1980, pp. 237-239; Sánchez Belén, J. A., art. cit., pp. 267 y ss.

(35) Israel, J. I., art. cit., p. 138, citando a Ferdinand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo (siglos XV-XVIII)*, Ed. Madrid, 1984, 3 vols.

(36) Es extensa la bibliografía sobre este tema: desde la clásica obra de Boyajian, J. C., *Portuguese Bankers at the court of Spain, 1626-1650*, Nueva Jersey, 1983; Ebben, M. A., *Zilver, Broods en kogels voor de Koning. Kredietverlening door Portugese bankiers aan de Spaanse Kroon, 1621-1665*, Leiden, 1996, y más recientemente Álvarez Nogal, C., *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos, 1621-1665*, Madrid, 1997.

(37) Morineau, M., «L'Argent et l'or d'Amérique au XVIIIe siècle»; Morineau, M., *Incro-yables gazettes et fabuleux métaux*, Cambridge U. Press, 1985, pp. 351-549, y Klooster, W. W., *op. cit.*, p. 208.

(1721-1740, 1741-56, 1757-78 y 1779-1805), casi al compás de las constantes fluctuaciones de la Carrera de Indias, siendo muy elevados los retornos en plata y oro a partir de la mitad de la década de los veinte. Portobello y Veracruz eran los puertos por los que los correspondientes de las casas comerciales estaban más ávidos (38).

I.3. La actuación en Cádiz de la oficina de la Sociedad para el Comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo

Es obvio que la historia del comercio neerlandés en el mar Mediterráneo y en las ricas ciudades portuarias que a él se asomaban, se vio muy condicionada por los conflictos bélicos de la zona. Fue debido a ello, más que a las rivalidades de sus potentes anfitriones comerciales, por lo que en este escenario el comercio neerlandés solo alcanzó una posición hegemónica en cortos espacios de tiempo, pugnando siempre, no por una clara hegemonía, sino por mantener un *status quo* contra ingleses, franceses y venecianos (39). Para la defensa del convoy que surcaba el mar Mediterráneo se establecieron varias instituciones consulares en diversas ciudades con vocación marítimo-comercial. En 1612 Holanda instaló su primera representación consular en el Levante: Livorno. Le siguieron Alepo (1613), Venecia (1614), Génova (1615), Argel (1616) y Esmirna y Alejandría en el Mediterráneo oriental (40). Fiel a la tradición neerlandesa de erigirse en compañías, sinónimo de protección y defensa, las casas de comercio de Amsterdam y Middelburgo, que mantenían un comercio activo con el Estrecho de Gibraltar, Italia, Levante, Argelia y Turquía, y con áreas del Asia Menor, decidieron reunirse en una sociedad integradora y defensora de sus intereses en aquellos puertos donde los convoyes de su flota realizaban las necesarias escalas, y en las que, generalmente, existía una mediana colonia neerlandesa que les prestaban servicios como factores y agentes mercantiles. El acta oficial de fundación de esta Sociedad para el comercio de Levante se firmó el 25 de junio de 1625 (41). A comienzos del siglo XVIII podía contabilizarse un número muy elevado de firmas comerciales que participaban en este co-

(38) *Ibidem*.

(39) Israel, J. I., «The phases...», p. 133; Aalbers, *op. cit.*, pp. 2-7.

(40) Steensgaard, N., «Consuls and nations in the Levant from 1570 to 1650», en Subrahmayam, S. (coord.), *Merchant networks in the early modern world*, vol. 8, Variorum, 1996, pp. 179-222; serie An Expanding world. The European impact on world History, 1450-1800, p. 180; Heeringa, K., *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen handel*, 'S Gavenhague, 1952, vol. III, pp. 173 y 174.

(41) G.A.A., Archief van Oostersche handel en reederijen (nº 78) Invr. 444. «*Institutie van de kamer der directeuren van den Levantsen handel ende navigatie in de Middellandsche zee, Amsterdam*».

mercio y que tenían además una firma consignataria, oficina o factor en la misma ciudad de Cádiz.

La Paz de Münster permitió el establecimiento de consulados en Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante y Messina, aunque la primera constatación de un cónsul de los Estados Generales en España es anterior a esa fecha, coincidiendo precisamente con la apertura, previo acuerdo, de una oficina o «*comptoir*» de esta Sociedad para el comercio de Levante, situada en Sevilla en el año 1615, antes del fin de la Tregua de los Doce Años. El consulado de Cádiz fue instalado por orden del 28 de mayo de 1648, extendiéndose a comienzos de junio a El Puerto de Santa María, Puerto Real y Jerez. En 1649 se estableció en las Islas Canarias, en 1653, en Barcelona, y en Vigo en 1656. En 1711 se creó el de Gibraltar (42). Tras la creación de la Sociedad y la instalación del «*comptoir*» de Cádiz, la navegación se reglamentó, y a su llegada a los puertos donde había un consulado, mercaderes y cargadores debían de pagar una serie de impuestos que garantizasen la legalidad de este comercio. Las autoridades de la República siempre tuvieron problemas con el pago de derechos de consulado en Cádiz, por lo que, generalmente, los reglamentos de vigilancia y control se realizaban cada vez que se aprestaba un convoy para la navegación desde Amsterdam y otros puertos holandeses, algo que sin duda nos recuerda las tácticas del monopolio español con América. El siglo XVIII, especialmente, es prolijo en estas reglamentaciones concretas para los convoyes, que suponen un fiel testimonio tanto del celo holandés en controlarlo como de las autoridades españolas en vigilarlo. El cónsul tenía un papel importante en estas cuestiones, sobre todo en el control y cobro de los derechos en el puerto, principal tema de discordia. Se promulgaron varios reglamentos, como el del 7 de octubre de 1675, o el reglamento de 1737, que afectaba principalmente a Cádiz y a otras ciudades españolas en donde se establecieron consulados holandeses. Este último fijaba también las obligaciones de tipo fiscal que el cónsul debía aplicar a la colonia neerlandesa gaditana (43). Según esta normativa, el cónsul tenía la obligación de percibir en el puerto unos derechos de consulado («*consulaatrecht*») de 5 reales de a 8 por cada barco arribado a Cádiz bajo la bandera holandesa, incluyendo a los que llegaban para tomar lastre o para cargar nuevas mercancías, y 2 medio reales de aquellos que solo se detuvieran a repostar y escalar. De los fletes estipulados de los productos, cobraba 1,5 reales de plata por ducado fletado de los productos «*fijne*» y 4 reales del

(42) A.R.A., L.H., 173. El 22 de agosto de 1615 se instaló el primer consulado en Sevilla, y hasta el 28 de mayo de 1648 no se instaló un segundo, en Sanlúcar de Barrameda. G.A.A., «*Institutie van de Kamer...*».

(43) A.R.A., L.H. Reglamento del 19 de agosto de 1737, por Resolución de los Estados Generales en ese mismo año, para los cónsules de Cádiz, Sevilla, Sanlúcar, Puerto de Santa María y Málaga.

fletamento de los pesados. En Málaga debía cobrar, respectivamente, de uno y otro tipo, 1 y 2 reales. Se pagaban también el «*lastgeld*» y la tanza o «*vrachtpenningen*», que equivalían a un pago por fletamento de buque (44). Estos impuestos se cobraban a los miembros de la nación que utilizaban los buques de esta flota para sus negocios en el Mediterráneo. La administración de la oficina y el cobro de impuestos, o «*Natiepeningen*», estaban en manos del cónsul holandés, quien, anualmente podía elegir a dos componentes de la colonia flamenca y holandesa para que le ayudaran en la recaudación. Anualmente, el consulado debía enviar sus cuentas al embajador holandés en España, quien los remitía a los Estados Generales, y debía mantener correspondencia con los directores de la Sociedad y con otros cónsules en distintos puertos conectados (45).

La reglamentación demuestra, una vez más, la naturaleza de esta navegación, sometida a unas cuidadosas reglas, dado su afán por apartar de su camino a cualquier posible competencia. Este tráfico tenía una frecuencia: cada dos o tres años el «*port à port*» movía mercancías desde pequeños puertos con importantes áreas europeas y extraeuropeas (46).

Diversos autores han hecho hincapié en la presencia concreta de tales negocios en Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII. Como consignatarios y factores los negociantes holandeses y flamencos de la Bahía estaban relacionados con la navegación hacia el Mediterráneo y hacia América, constituyendo Cádiz un nexo de unión entre ambos mercados. Existen datos suficientes sobre cómo se realizaban estos negocios en Cádiz en los últimos años del XVII. Fletados por una firma comercial de Amsterdam o Middelburgo, los navíos de esta flota llegaban a Cádiz, transportando sus productos a la consignación de una firma gaditana. En Cádiz tal vez descargaban parte de la carga y completaban el buque con otros productos. Una parte de la mercancía fletada por la firma de Amsterdam tenía destino transitorio en la ciudad: textiles y otras manufacturas cuyo destino último era el mercado americano. El navío realizaba el fructuoso viaje por el Mediterráneo y hacía sucesivos negocios e intercambios en sus orillas y puertos. Al regreso, para emprender de nuevo la ruta hacia el norte, Cádiz constituía generalmente escala obligada, sobre todo por una razón: aquí se cargaban productos del agro andaluz, coloniales americanos y plata con destino al mercado amsterdamés. Esta ruta y los sucesivos fletes y cargamentos de mercancías producían una

(44) Heeringa, K., *op. cit.*, Introducción, 1-8, pp. 161-162 y 638; Vries, J. de & Woude, van der, *Nederlands...*, pp. 448-450. Cf. Crespo Solana, A., *Entre Cádiz...*, pp. 45 y ss.

(45) A.R.A., L.H. Reglamento de 1737.

(46) Nanninga, J. G. (ed.), *op. cit.*, pp. 162-163.

gran rentabilidad, tanto para la firma en Países Bajos, como para sus intermediarios en Cádiz y otros puertos subsidiarios.

Disponemos de ejemplos de negocios que no podemos por menos de incluir en esta breve explicación, a través de los cuales puede calibrarse la relación entre los negocios americanos y mediterráneos: los navíos «Benjamín el Joven» y «El General Ruyter» fletados por la firma de Jacques Ferrond y Adrián Rutgers, cuyos consignatarios en Cádiz eran los socios Francisco Van Hemert e Isaac Rutgers, realizaron una descarga en la Bahía de parte de su contenido: textiles de Brabante, que la compañía de Van Hemert destinaría a La Habana en la flota de Nueva España. La información entre los socios lograba que la navegación de los buques holandeses fuese compatible con la próxima partida de las flotas desde el puerto de Cádiz, con el fin de dar tiempo a unos y a otros a realizar las actividades pertinentes: esperar, descargar la nao holandesa, volver a cargar otros productos para completar el flete y esperar la salida de las flotas americanas y de los buques holandeses hacia su destino mediterráneo. Ese era al atareado trabajo cotidiano de la firma de correspondientes (47).

Como ocurría siempre en el mundo del comercio, las firmas de corresponsales estaban muy bien conectadas con autoridades locales y, en ocasiones, con la propia Corte de Madrid. Todo era positivo para tener la mejor información que favoreciera los negocios, y también para convencer y persuadir. Este ejemplo nos lo da el caso de la compañía de Francisco Libert, que vendía mercancías a un cliente de Madrid. Esta firma cargaba «ropa» con destino a Buenos Aires y vendía la mercancía «a riesgo a los dueños de las naos de Buenos Aires como el resto de la carga comprada en Ostende cuyas cuentas se enviarán con especificación de las naos a donde se fuere corriendo riesgo» (48).

Lo más importante en esta conexión e interrelación de mercados era la información, como deducimos de la correspondencia mercantil. Los consignatarios de las firmas neerlandesas demostraban siempre sus temores y esperanzas sobre la salida de las flotas, con el fin de lograr la mayor coincidencia en los negocios. También aprovechaban la buena marcha de estos los propios comerciantes españoles de Cádiz. Conocemos un caso, el de *Saporito, Gallardo y compañía*, firma que entre 1698 y 1702 era la correspondiente de la casa de Roberto y Joseph de Noye. En su carta del 15 de agosto de 1700, la compañía solicita a la casa comercial holandesa aprovechar la oportunidad del viaje de sus buques,

(47) A.R.A., L.H., 173. Cartas del 24 de diciembre de 1696 y del 19 de enero de 1698, de Francisco Van Hemert e Isaac Rutgers, en Cádiz, a Adrián Rutgers, en Amsterdam.

(48) A.R.A., L.H., 173. Carta de la compañía de Francisco Libert a Samuel Jiménez, Cádiz, 16 de marzo de 1698.

fletados para Cádiz y el Mediterráneo, con el fin de embarcar también textiles con destino a La Habana (49). Aún lejos de realizar una medición más cercana de la participación de las casas mercantiles de Cádiz en este comercio con el Levante, la importancia de esta ciudad para el enlace mediterráneo no iba a la zaga de la que tenía en el caso americano.

(49) A.R.A., L.H., 173. Carta de 15 de agosto de 1700.

II

LA ACTIVIDAD MERCANTIL DE LAS FIRMAS DE NEGOCIOS FLAMENCAS Y HOLANDEAS GADITANAS: AUTONOMÍA Y SUCURSALIDAD

En el siglo XVIII el grupo de comerciantes que en Cádiz integraban las comunidades flamenca y holandesa no se diferenciaban, en su esencia, de otras comunidades de extranjeros en Andalucía, ni de otras colonias mercantiles asentadas en ciudades portuarias españolas y europeas. Los estudios han incidido, sobre todo, en la descripción de sus actividades mercantiles, y más recientemente se ha profundizado en una definición de las colonias desde el punto de vista social y antropológico (1). De entre todos los rasgos que configuraban a ambas comunidades, una cuestión es digna de señalar aquí: el gran número de individuos que, procedentes tanto de los Países Bajos meridionales como de las Provincias Unidas, se instalaron en los puertos de la Bahía tanto de forma temporal (lo que los catalogaba bajo un polémico adjetivo de transeúntes) como definitiva o, al menos, casi definitiva, llegando a conseguir la naturalización plena en muchos casos. Según el último cómputo realizado se han localizado hasta un número de 663 individuos, de los cuales más del 50 % procedían de las provincias meridionales y el resto de las septentrionales (2). Existen también datos sobre el volumen de las fortunas amasadas por los componentes de este grupo mercantil, que llegaron a superar los 70.000 pesos escudos en el año de 1771 (3).

A pesar de la próspera actividad desarrollada por estos grupos nacionales durante los siglos XVI y XVII en los mercados hispanos, o quizás alentados por ello, todavía en el siglo XVIII, muchos hijos de la alta bur-

(1) Cf. Stols, E., *op. cit.*; Everaert, J., *op. cit.*; Sancho de Sopranis, H., «Las naciones extranjeras en Cádiz en el siglo XVII», *Estudios de Historia Social de España*, tomo IV, 2, 1960; Bustos Rodríguez, M., «Andalouise...», y Crespo Solana, A., *Cádiz, Flandes...*, pp. 189-416.

(2) Crespo Solana, A., *op. cit.*, pp. 203 y ss.

(3) Bustos Rodríguez, M., *Los comerciantes...*, pp. 225 y 235.

guesía mercantil holandesa, flamenca y brabantona venían a Cádiz para comerciar, bien por su cuenta y riesgo individual o en el seno de una familia neerlandesa andaluza ya afincada. Muchos de ellos se arraigaron en la sociedad gaditana incorporándose a la ilustre y antigua nación flamenca, noble corporación de ciudadanos de gran influencia en la ciudad. Otros, aunque de nacionalidad holandesa, preferían, por cuestiones obvias, la pertenencia al grupo flamenco que permanecer sujetos a la jurisdicción del consulado de su ya independiente nación, como ocurrió en el caso de los primeros componentes de la familia Van Hemert, naturales de Haarlem, en las Provincias Unidas, pero que testificaron ser flamencos para poder comerciar con América (4), o de Egidio Cloost, hijo de un banquero amsterdamés, de origen brabantón, Pablo Jacques Cloost, que fue durante años asentista de la Intendencia de Marina de Cádiz, a la que enviaba material naval desde Amsterdam (5). Al igual que sus vecinos flamencos, muchos encontraron en la migración e instalación en Cádiz el destino eficaz para su forma de vida. El ejercicio de la comisión y la consignación daba, desde luego, la posibilidad de asentarse en una próspera ciudad comercial y abrirse camino en el mundo de los negocios en calidad, también, de comerciantes por cuenta propia, fundando su propia firma en la ciudad. Cuando la compañía o negociante individual que llegaba como agente-comisionista al servicio de las firmas alcanzaba cierta prosperidad y sus negocios se dispersaban por varios ramos de la economía mercantil ciudadana, su firma perdía, en parte, su carácter de sucursalidad, y su razón social podía llegar a convertirse en la cabeza de un nuevo clan arraigado y avocindado en la ciudad gaditana. La firma dejaba de tener como núcleo a una compañía, y comenzaba a tener como centro a una familia, con sus correspondientes ramas de socios, parientes y amigos. Muchos emigrantes procedentes de las provincias septentrionales y meridionales establecieron sus propios hogares mercantiles tras su matrimonio en la ciudad, y quedaron integrados, como hemos dicho, en la nación flamenca gaditana, algo que, sin duda, les dio seguridad y tranquilidad en sus negocios. Otros neerlandeses, una minoría, no obstante, permanecieron en la ciudad largos años, amparados por el consulado holandés de Cádiz y constituyeron un incuestionable grupo de presión.

II.1. Las compañías de comercio y el ejercicio de sucursalidad

La dinámica general del tráfico de mercancías y buques procedentes del puerto de Amsterdam a Cádiz es suficiente para destacar la actividad

(4) Crespo Solana, A., *op. cit.*, p. 381. En alguna ocasión se los ha catalogado, por ello, como flamencos. Cf. García-Mauriño Mundi, M., *La pugna entre el consulado de Cádiz y los jenizaros por las exportaciones a Indias, 1720-1765*, Sevilla, 1999, pp. 268 y ss.

(5) A.H.P.C., P.N., 23/5352, fols. 437-442, 22 de septiembre de 1726.

de la colonia mercantil gaditana de origen neerlandés, cuya naturaleza se encontraba fuertemente relacionada con la vinculación que flamencos y holandeses mantuvieron con su región de origen, de donde extraían, básicamente, productos y capitales para invertir. Pero el desarrollo de esta ocupación en la Bahía tenía como marco jurídico-institucional las compañías privadas (o particulares) de comercio, entendidas estas como la asociación de dos o más individuos con el objeto de reunir capital y gestión en la empresa de cualquier tipo de negocio. El *Diccionario de Autoridades*, impreso durante el reinado del primer Borbón, las describía exactamente como «*convenio, unión y contrato que hacen dos o más mercaderes u hombres de negocios para sus tratos y comercios*» (6). Las denominadas compañías generales fueron la modalidad más común de entre las realizadas por los componentes de la comunidad neerlandesa de Cádiz del siglo XVIII, al igual que lo fueron en la segunda mitad del siglo XVII. Recordemos que fue este tipo de contrato el que practicaban los componentes de otros grupos extranjeros, en general (7). Pero también han sido constatados algunos casos aislados de contratos, realizados en la propia bahía gaditana, de comenda mercantil, principalmente en los viajes de negocios. La *compañía comandita* («*commanditae*»), sinónimo, etimológicamente, del verbo encomendar o encargar, hacía referencia, desde el punto de vista jurídico-mercantil, a aquella compañía de comercio en la que había dos clases de socios: uno con derechos y obligaciones, como en la sociedad colectiva, y otros llamados, u obligados solamente a cierta cuantía su interés y responsabilidad en los negocios comunes (8). Pero la definición de la compañía comandita es compleja, dada su evolución en el tiempo. Actualmente, se la define como «*una subespecie de la sociedad colectiva, de la cual se diferencia por la existencia de dos socios: los colectivos, que desempeñan la dirección y la gestión de la sociedad y responden ilimitadamente de las deudas sociales, y los comanditarios, que, separados de la gestión social, responden frente a terceros de dichas obligaciones de forma limitada, hasta una cantidad predeterminada que suele coincidir con la cifra de su aportación a la sociedad*» (9). Se ha considerado, comúnmente, que en el caso gaditano existieron muy pocos contratos de este último tipo, al menos pactados en la propia Bahía, siendo generalmente acordados en el extranjero (10).

(6) *Diccionario de Autoridades de la Real Academia de la Lengua Española*, edición de Madrid, 1990, tomo I, p. 444.

(7) Vid. Carrasco González, M. G., *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII*, Madrid, 1996, pp. 21, 22-25; Martínez Gijón, J., *La compañía mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, Legislación y doctrina*, Sevilla, 1979. Cf. García-Baquero González, A., *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 404 y ss.

(8) Alonso, M., *Diccionario histórico y moderno de la lengua Española, etimológico, tecnológico, regional e hispanoamericano*, 2 tomos, 1982.

(9) Citado en Broseta Pons, M., *Manual de derecho mercantil*, Madrid, 1978, p. 180.

(10) García-Baquero González, A., *Cádiz...*, p. 404; Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, p. 27.

Como ocurrió en todas las ciudades y centros financieros y mercantiles, el contrato de compañía atendía siempre a unas características concretas, analizadas ampliamente en trabajos sobre el tema (11). En estos estudios se han descrito tanto las prácticas realizadas por comerciantes extranjeros en España, acogidos a un fuero determinado, como las formadas por holandeses y flamencos en España desde el siglo XVI, y diversos trabajos las han cuantificado en las ciudades de Sevilla y Cádiz (12). En el seno de la nación flamenca de Sevilla se realizaron, durante décadas, asociaciones y tratos de comercio, en forma de compañía, entre los miembros de su numerosa comunidad, en la cual había también compañías integradas por neerlandeses procedentes de las provincias septentrionales, desde años anteriores a la guerra. En Cádiz, el siglo XVII fue especialmente activo para las grandes y medianas firmas, aunque el número de contratos de compañías de negocios en la propia capital es escaso, debido a que gran parte de los mismos se pactaron en la ciudad de origen de los individuos (13).

Durante los siglos XVII y XVIII apenas se constata una variación en la función de las compañías. Para el caso flamenco, J. Everaert hacía una diferenciación entre firma autónoma y firma sucursal. En el caso de las firmas sucursales, la cabeza de la compañía estaba en los Países Bajos, y como, para esta firma, el comercio con un puerto era un eslabón importante en su cadena de negocios, enviaba sucesivamente miembros del clan familiar, amigos o socios, que en ocasiones, cuando se asentaban en la ciudad de su destino, continuaban actuando en gran medida como sucursales correspondientes. Era esta una de las razones de por qué la propia estructura del clan era tan importante en la continuación de los negocios. Las firmas autónomas eran aquellas que, deslindándose de su cuna comercial, se formaron en Cádiz en el seno de la colonia (14). La diferencia entre una y otra, en lo que podríamos llamar un primer estadio de la actuación en la ciudad de asentamiento, es bien pequeña. En la mayoría de los casos fueron, originariamente, una misma cosa, ya que casi todas las firmas autónomas integradas por ciudadanos extranjeros fueron, en sus inicios, una sucursal de aquel clan mercantil del que partió el individuo.

Por otra parte, según estableció W. Brulez en un clásico trabajo sobre la tipología de las firmas internacionales, estas se podían encuadrar

(11) Cf. Fernández Fernández, P., *op. cit.*, p. 183; *Vid.* Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, p. 23.

(12) Stols, E., *De Spaanse Brabanders...*, vol. II. Cf. Apéndice. Everaert, J., *De Internationale...*, pp. 39 y ss. Carrasco González, M. G., *op. cit.*, pp. 121-129.

(13) Stols, E., *De Spaanse Brabanders...*, vol. II, pp. 1-73. Everaert, J., *De Internationale...*, pp. 39 y ss. Cf. Carrasco González, M. G., *Comerciantes y casas de negocios...*, pp. 121-129.

(14) Everaert, J., *De Internationale...*, pp. 39-41.

en dos tipos: aquellas en la que un comerciante o una familia era la cabeza del negocio, y otras en las que varios comerciantes establecían diferentes compañías o asociaciones. En este último caso se podía muy bien aplicar el nombre de filiales a diversas firmas, correspondientes entre sí, ubicadas en distintas ciudades, y que eran, recíprocamente, factores, socios, comisionistas y clientes (15). Asimismo, estas firmas filiales, cuando se asentaban en una ciudad definitivamente, fundando casa y familia, podían llegar, con el tiempo, a convertirse en una auténtica casa de negocios familiar con un alto grado de autonomía en sus empresas financieras y comerciales. Dejando de ser ya transeúntes, estos negociantes podían alcanzar renombre y crédito en la plaza donde vivían. Las grandes compañías de comercio pertenecían a este tipo, y sus representantes en el extranjero, en la mayor parte miembros de la familia, volvían de nuevo a ser filiales o, lo que es lo mismo, sucursales. La extensión de esta red favoreció el aumento del capital, que a su vez ayudó a la migración de representantes de las grandes firmas, actuando como factores asalariados y comerciantes comisionistas, o siendo también, a veces, unos y otros, los mismos. Se aprecia así, pues, la gran relación existente entre la estructura interna de las denominadas redes de corresponsalías y el ciclo de los negocios. Los estudios sobre burguesía mercantil de origen extranjero en ciudades españolas inciden en esta cuestión que generaba el ejercicio de la comisión. Para A. Guimerá, las casas de comercio de origen foráneo eran «*meras comisionistas de las firmas extranjeras*» porque recibían encargos y encomiendas de otros. Había siempre, sin embargo, un sector del negocio que era «*por cuenta propia*». Las firmas tenían mayor autonomía mercantil cuanto mayor era su arraigo en la ciudad donde se asentaba, y, salvando matices diferenciales, este esquema ha sido explicado en estudios generales sobre comercio y negociantes en las ciudades de la Europa atlántica (16). Con respecto a la actividad mercantil en Cádiz, el flamenco y el holandés habían sido, originariamente, un representante de la firma familiar, tipo este al que pertenecían las grandes compañías de comercio. Factores asalariados o comerciantes-comisionistas eran, antes que nada, responsables y guardadores del capital que generaba los negocios entre plazas (17). Las firmas sucursales abiertas en Cádiz desde Amsterdam realizaban un contrato especial con el individuo que viajaba al extranjero, convirtiéndose así, en un

(15) Brulez, W., *De Firma Della Faille...*, p. 363.

(16) Guimerá Ravina, A., *op. cit.*, pp. 188 y 189; Bustos Rodríguez, M., *Un comerciante saboyano...*, Est. preliminar, p. 20. Cf. Boissevain, J., «Networks Interaction and structure», en *Friends of Friends. Networks, Manipulators and coalitions*, Oxford, 1974, pp. 24-48; Woolsey Biggart, N., y Hamilton, G., «On the limits of a firm-bases theory to explain business networks. The Western Bias of neo-Classical Economics», en Nohria, N. y Eccles, R. G. (eds.), *Networks and Organisations. Structure, form and action*, Boston, 1992, pp. 471-490.

(17) Brulez, W., *De Firma...*, pp. 363 y 408; Kertzer, D. I., «Family strategies...», p. 13.

agente-comisionista. A veces la compañía originaria contemplaba, ya en sus estatutos, que uno de los socios se instalara en Cádiz u en otra ciudad para el desarrollo de la correspondencia comercial. Este contrato se denominaba contrato de oficina («*dienstcontract*»), y permitió la migración de individuos que iban a trabajar con un sueldo, ya fuera como factores, cajeros o comisionistas (18). Este documento notarial permitió que muchos individuos que luego formaron parte del grupo neerlandés gaditano llegaran a la ciudad portando este documento que les garantizaba, de entrada, un empleo en una casa de comercio, ya sea como factor o como cajero, y le daba derecho a un sueldo mensual (19). Los puntos de este contrato eran bastante simples: el individuo llegaba a la ciudad para trabajar en la oficina de una casa de comercio o como factor, y cobraba un sueldo por ello, entre 50 y 200 pesos escudos o piastras (sic) al año, dependiendo del trabajo que iba a desempeñar. Hay que indicar que este documento, aunque no abundante, señala una característica especial del factor, quien era un simple empleado de una firma, diferenciándolo del agente-comisionista, que recibía una comisión de las compra-ventas, aparte de la libertad para poder emprender sus propios negocios (20). En los contratos se estipulaba que el negociante estaba obligado a viajar y, a veces, a residir temporalmente allí donde la firma tenía sus intereses, utilizándose el término factor o empleado de oficina («*Kantoorwerker*») para definir a estos profesionales del comercio. Era, entre otras cosas, una buena táctica para buscar y mantener la clientela, imprescindible sostenimiento para el monopolio y, desde luego, también para un probable embolso de dinero (21).

II.1.1. Análisis de los contratos

Pero el análisis de contratos para la formación de compañías hechos en la propia capital gaditana ofrece muchas claves para comprender la actividad mercantil del negociante. Entre 1713 y 1778 se realizaron, con destino a Cádiz, muchos viajes de negocios, y, en muchos casos, asentamientos, en cuya dinámica general se aprecia claramente el papel de Cádiz y su bahía en relación con los mercados del norte de Europa. Estas asociaciones mercantiles se contrataron y, a veces, se pactaron verbalmente o ante notario, por miembros del mismo grupo neerlandés, o incluso del mismo clan familiar. En el material documental disponible ha

(18) G.A.A., N.A., 11250/109, Amsterdam, 25-5-1739. Contrato de oficina de Johannes Ignatius Wijman, socio del banquero Herman Van Bree.

(19) Así llegaron Juan Wenceslao Van der Poel, Pedro Happart, Reinardo Brack y otros. G.A.A., N.A., 5826/542, 11250/109, 7986(II)/148.

(20) Contrato de oficina de Pedro Happart. G.A.A., N.A., 5826/542, Amsterdam, 21 de mayo de 1720.

(21) Veluwenkamp, J. W., *Ondernemersgedrag...*, pp. 48 y ss.

TIPOLOGÍA DE LOS CONTRATOS DE COMPAÑÍAS DE COMERCIO EN CÁDIZ

<i>Tipo</i>	<i>Nº</i>	<i>%</i>
General (para tratos y negocios)	21	91,3
Comandita.....	2	8,6
Total contratos.....	23	

sido constatada la huella de un número de 112 compañías de comercio. Solo se ha hallado, sin embargo, un número pequeño de contratos, debido, principalmente, a la costumbre de acordar verbalmente los negocios entre amigos y familiares. El pacto verbal, al igual que el escrito ante notario, de una compañía de comercio era una práctica generalmente realizada en el seno de la comunidad mercantil. Así, solo tenemos 32 contratos en total (el 28,5 %), de los cuales, 9 fueron realizados en Amsterdam con el fin de instalarse seguidamente en Cádiz (el 28,1 %), excluyendo, por supuesto, los «*dienstcontract*», y los 23 restantes (el 71,8 %) fueron contratos acordados ya en la propia Bahía, tanto entre recién llegados como entre la comunidad ya asentada. Del mismo modo, un pequeño porcentaje de información sobre la naturaleza de las diferentes firmas comerciales lo hemos podido obtener de varios documentos notariales que hacían referencia directa a la separación o liquidación de una compañía, denominados discernimientos, finiquitos, distratos o, simplemente, separación de compañía (10 documentos, que se corresponden con el 8,9% del total de la información) (22). Es notoria la escasa información sobre capitales ofrecidos en los propios contratos, ya que la mayor parte de los hombres de negocios hacían referencia expresa a sus libros y memorias a la hora de justificar sus capitales y bienes. De hecho, en solo 9 contratos aparece el capital de la firma comercial, siendo la mayor cuantía los 30.000 pesos escudos de plata antigua que las compañías de Octavio Barbour y Gerardo Van Halen, por un lado, y Egidio Cloost y sus socios, por otro, declararon aportar en sus respectivos contratos. En los cuadros que siguen se ha intentado resumir la tipología de las compañías encontradas, desde el punto de vista jurídico-mercantil, el objetivo de las mismas y la duración de los contratos (véase cuadro II.1) (23).

El resto del porcentaje sobre el total de 32 contratos encontrados (28,1 %) fueron firmados en Amsterdam. Con respecto a las compañías

(22) Cf. cuadro A.1 del apéndice.

(23) Fuente: contratos en A.H.P.C., P.N., 5/991, 993, 1007, 9/1576, 1581, 1586, 1588, 1596, 1602, 1605, 11/2192, 23/5232, 17/3834, 18/4281, 10/1832, 12/2393, 16/3771, 15/3609, contratos en G.A.A., N.A., 5906/1583, 8311/130, 8697/446, 3356/457, 6082A/..., 8000/751, 5161/547-99.

**CONTRATOS CON OBJETIVOS DIFERENTES A LOS DE RECIBIR
ENCOMIENDA Y COMISIÓN**

Años	Compañía	Negocio
1707-18	P. de Wolff y P. Albrecht	Negocio de tienda en Cádiz
1713	D. Van Eden y Diego Velasco	Administración de un almacén en Puerto Real para madera y jarcias
1723	J. A. Conique y M. Ortiz	Fletar un navío de registro
1722-32	P. Hendrixz y M. A. Gosset	Tienda de mercerías
1740	J. Cornelissen	Tienda « <i>al por menor</i> »

en comandita, solo podemos explicar dos casos concretos de contratos de este tipo realizados en la misma ciudad de Cádiz: el pactado por Juan Agustín de Conique en 1723 con el capitán y encomendero Manuel Ortiz para realizar un viaje de negocios a Nueva España, y el hecho por Francisco Henquel con su sobrino y en el cual, Henquel solo aportó el capital de base a los negocios, y nada más, ni tan siquiera la administración de la firma, cuya responsabilidad estaba en manos de Pedro Hendrixz (24). Esta explicación, no obstante, tiene sus reservas, pues para afirmar, realmente, si era o no una compañía comandita hay que tener en cuenta el porcentaje de interés que tenía cada socio en función de su capital aportado. Hay que indicar también que no ha quedado claro el hecho de que ciertos contratos realizados en Amsterdam, con el objetivo de establecer la base de los negocios en Cádiz, puedan ser incluidos en dicho tipo, al no especificarse con precisión qué capital exacto y qué tipo de aportación era lo acordado por cada uno de los socios.

Desde el punto de vista funcional u objetivo de las mismas, es necesario añadir que la mayor parte de los contratos (27, o el 84,3 %) se establecieron con el fin de llevar a cabo «*toda especie de trato y negociación*» y para recibir encomiendas y comisiones, algo intrínsecamente unido, desde luego, a la función principal que tenían las compañías de comercio. Tenemos también cinco contratos (15,6 %) que se firmaron con distintos objetivos, los cuales han sido especificados en el cuadro II.2 (25).

Según la duración de los contratos, se pueden agrupar como se indica en el cuadro II.3.

Los contratos de compañías pactados en la urbe gaditana tenían características comunes entre sí, y en sus cláusulas aparecían connotacio-

(24) A.H.P.C., P.N., 5/991, fols. 201-215v, y 9/1586, fols. 1291-1299v.

(25) Fuente: A.H.P.C., P.N., 23/5312, fols. 34 y ss, 9/1586, fols. 1291-1299v, 15/3609, fols. 264-69v, 10/1832, fols. 138-40v. G.A.A., N.A., 5906/1583.

DURACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE COMERCIO, SEGÚN CONTRATOS

<i>Duración de los contratos</i>	Nº	%
Contrato inferior a 3 años	5	15,6
Contratos entre 3 y 6 años	13	40,6
Contrato superior a 6 años	7	21,8
Indefinidos o de tiempo no constatado en el contrato.....	7	21,8
Total	32	

nes semejantes referentes a unas determinadas cuestiones internas. Las compañías se pactaban casi siempre, a «*pérdidas y ganancias*», y «*por mitad*», cuando eran dos los componentes de una asociación. Ambas cuestiones, el beneficio y el riesgo, eran siempre susceptibles de ser divisibles entre todos los otorgadores, a no ser que en algún contrato se especificara lo contrario. El tiempo que duraba el mismo se alargaba entre los 4, 6, 8, e incluso 10 años. En algunos casos se estipulaba que la compañía no podía disolverse bajo ningún concepto. En otros, se exigía que esta se disolviese si uno de los miembros contraía matrimonio, como ocurrió en el caso de la firma de *Collingh & Gadeyne* (26). Era, sin embargo, lo más lógico, que las compañías continuasen hasta la muerte o hasta el final del contrato si este era temporal. En el caso de aquellos que eran firmados de por vida, lo cual podía suceder entre los miembros de una misma familia, se contemplaba también la continuidad posterior de los negocios en los descendientes. Por ello hay que destacar las numerosas sociedades formadas por los herederos del comerciante fallecido, formando, a veces, una comunidad familiar en la que los herederos, generalmente unidos por vínculos de sangre, aportaban su propio esfuerzo para la realización del objeto y fin sociales, y respondían con todos sus bienes del cumplimiento de las deudas. Fue este el caso de la firma realizada en 1725 por Joseph Hercq y Gerardo Vandentrille, cuñados y socios, que tras la muerte de ellos deseaban la continuación de los negocios en las personas de sus propios hijos, Francisco Javier Hercq y Cornelio Vandentrille, que de hecho hicieron pacto de compañía (27). El consentimiento mutuo entre los miembros de una empresa como posible factor de finalización y finiquito de una asociación mercantil permitía que si los negocios iban bien, estos se prolongasen durante décadas. Aparte de esto, los hijos de los comerciantes servirían, durante la vida de sus progenitores, como aprendices de negociantes en la casa de la compañía. Los negocios familiares permitían la continuidad durante, lo que se po-

(26) A.H.P.C., P.N., 17/3834, fols. 1102-1104v.

(27) A.H.P.C., P.N., 9/1588, fols. 92-96v.

dría llamar, varios ciclos de contratos de compañías. Sucedió en el caso de la compañía reunida en 1732 por Lorenzo Ley y su yerno, el flamenco Juan Van Halen. La muerte de Ley no perjudicará la continuidad de la firma, que se renovará con nuevos miembros de la familia, ahora encabezada por Van Halen, en 1751 y en 1763. El mismo ejemplo lo dan los cuñados Hercq y Vandentrille, y los componentes de las familias Roo y De Roy, aunque aquí fue de gran influencia su relación con los mismos socios en el Norte durante décadas (28). Los caso de los Beyens y los Van den Broeck son también admisibles al ejemplo (29).

Se contemplaba una continuidad temporal si fallecía uno de los socios: la cláusula séptima del contrato entre el cónsul holandés Maurits Jacob Lobé y su socio, miembro de una dinastía amsterdamesa, Reynaldo Boom, proponía que si moría uno de ellos la compañía debía continuar un año más con el superviviente, para la liquidación final de ella y de los negocios del difunto compañero. Cuestión esta que se sopesaba especialmente con objeto de responder ante los corresponsales y herederos, que era también una de las razones de la importancia de la razón social, y base, en gran medida, del crédito y la confianza alcanzados por una determinada firma (30). Un socio administraba la caja y otro llevaba las cuentas y libros de la compañía. ¿Podíamos decir que este último era el «*boekhouder*», tenedor de libros o contable, gaditano? También era muy común la existencia de un socio viajero en la compañía. Había muchos flamencos y holandeses que destacaban por sus muchos viajes, y en alguna ocasión incluso firmaban por su compañía en Cádiz, mientras el individuo se encontraba durante unos años fuera de la ciudad (31). Las obligaciones de los socios eran diversas. En los casos en los que los componentes de una firma debían poner la misma cantidad de capital, ello le daba derecho, lógicamente, a una participación igualitaria en los beneficios. Había casos excepcionales en los que la aportación de mayor capital por parte de uno de los componentes le facultaba para extraer, en primer lugar, su dinero más los intereses, antes incluso que la satisfacción de deudas a los acreedores (32). Los socios debían afrontar todos los gastos de salarios de mozos, así como atender y administrar la casa de comercio, no extraer dinero de la caja para gastos propios, incluyendo manutención de familia o matrimonio, algo que constituía una obligación

(28) A.H.P.C., P.N., 5/1007, fols. 912-915v; 5/1040, fols. 49 y v., e *ibídem*, fols. 663-671v. Cf. Fernández Pérez, P., *El rostro familiar de la metrópolis. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, 1997, pp. 144 y 149, A.H.P.C., 16/3771, fols. 347-49v.

(29) A.H.P.C., P.N., 23/2538, fols. 15 y ss. y 8/1474, fols. 662-666v.

(30) A.H.P.C., P.N., 18/4281, fols. 283-86v, Cf. Carrasco González, M. G., *Comerciantes...*, pp. 52-58, Maixé Altés, J. C., *Comercio y banca en la Cataluña del siglo XVIII*, Barcelona, 1994.

(31) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 650-57v.

(32) A.H.P.C., P.N., 9/1602, fols. 209-213; 5/986, fols. 60-61v.

igual para todos los participantes de la firma, etc. Era algo usual que en los contratos se introdujeran cláusulas referentes a la colaboración entre los miembros en asuntos de manutención y gastos familiares de vestido, alimentación, etc., que estaban sujetos a unas normas de convivencia dentro de la vivienda del clan, siendo costumbre estipular una suma para estos gastos (33).

II.1.2. La doble naturaleza mercantil y financiera de la sucursalidad

Las cláusulas más importantes del contenido de un contrato de compañía hacían referencia directa a la propia actividad mercantil de las firmas. Los términos incluidos en los contratos implicaban una descripción de la posible naturaleza de la misma: «*compañía general de negocios y dependencias*»; «*negocios de comisión y consignación*»; «*para todos los negocios que el tiempo le ofreciere, así en cambios, letras, encomiendas, compras y ventas como en todo lo demás*»; «*para tráfico, comercio y venta de todo género de mercaderías, frutos y otras cosas*» (34); o simplemente una «*compañía amigable de negocios*» (35). Con estas definiciones, intrínsecas en los mismos textos de los contratos de compañías, comprobamos la función principal de las diversas asociaciones y casas de negocios de origen foráneo en la ciudad.

Con lo visto hasta ahora es fácil, pues, describir cuál era la actuación clave de las diferentes asociaciones mercantiles: recibir encomiendas, consignaciones y remisiones, en torno a lo cual giraba una gran parte de los esfuerzos humanos y de capital del grupo. En los estudios precedentes se ha definido ampliamente esta terminología, a veces, ambigua. Nos acogemos aquí a dichas definiciones, añadiendo que establecemos un pequeño matiz diferencial entre encomienda y comisión. Aunque considerados como dos términos sinónimos entre sí, podía darse un tipo de comisión, en la que el socio o comerciante-comisionista podía tener una «*cuenta abierta*» de forma permanente con su proveedor de géneros. Anualmente recibía un porcentaje fijo de las ventas de las mercancías ajenas, y no se trataba de una relación ocasional, como podía suceder en las encomiendas generales de productos o en las denominadas consignaciones. Aunque sí es verdad que en muchas ocasiones aparecen relacionados los términos de encomienda y comisión, en algunos casos estos podían hacer referencia a dos tipos de mediación diferente. Hay que añadir también que con el término encomienda se definía en la docu-

(33) Bustos Rodríguez, M., *Los comerciantes...*, p. 133.

(34) A.H.P.C., P.N., 5/1007, fols. 912-915v. *Ibidem*, fols. 1-3; 9/1586, fols. 650-57v.

(35) A.H.P.C., P.N., 17/3834, fols.1102-1104v.

mentación notarial gaditana de la época lo que en el mercado amsterdames se conocía siempre como comisión (36).

Esta descripción catalogaba claramente a la mayoría de estas compañías como sucursales de otras, aunque sus miembros fueran componentes de familias gaditanas ya arraigadas. Pero el factor importante que define a la mayoría de ellas era el de ser comerciantes comisionistas o agentes-comisionistas. En 1725, los hombres de negocios Joseph Hercq y Gerardo Vandentrille declaraban que sus negocios se fundamentaban en recibir «*comisiones, confianzas de correspondientes de otras partes de Europa*», al pactar su compañía en la ciudad, al igual que aparece en muchos otros casos de contratos de negocios (37). Es obvia la razón de que la mayor parte de los poderes (generales) otorgados entre Amsterdam y Cádiz se hicieran con el objeto de cobrar y recibir mercancías. Los poderes otorgados en Cádiz demuestran el tratamiento de la mercancía en manos del factor o apoderado, mientras que los poderes dados en Amsterdam a comerciantes en Cádiz son ejemplos de la capacidad que tenía el comerciante comisionista para almacenar productos, distribuirlos o embarcarlos cuando hiciera falta, hacer fletamentos, etc. Podemos ver ejemplos en el poder dado por Daniel Lambregts a Pieter Amorino para el almacenamiento de productos en Cádiz con destino a Livorno, Génova y Nápoles, o el dado a Cornelio Beyens en 1743 por Pieter Frederik con el fin de hacer adelantos de dinero a la firma *Collingh & Gadeyne*, fletar buques e incluso poner precio a la mercancía, según los índices del mercado gaditano (38).

La utilización del nombre de la firma, o razón social, era conveniente a la hora de responder del crédito ante los correspondientes. Tengamos en cuenta los casos de los hermanos Gillis, o del negociante Jan Wenceslao Van der Poel, quienes, aunque negociaban en solitario, firmaban a título de compañía. Podemos dar también el ejemplo de Guillermo Hue, quien en 1701 había hecho venir a su hermano Jacome a Cádiz, desde Gante, solo con el fin de respaldar sus negocios con el apellido familiar.

(36) Es necesario destacar, con esta observación, el carácter de contrato que parecía tener la comisión, diferenciándola de la encomienda y de la consignación, que sí eran puramente ocasionales, previo un acuerdo entre las partes, como bien dice Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, pp. 77 y 78. Hay que indicar, no obstante, que las tres eran modalidades del comercio de mediación. Braudel, F., *op. cit.*, tomo III, pp. 196-198, describe lo que en el mercado de Amsterdam se entendía por comisión (ocuparse de mercancías por cuenta de otro), diferenciándolo del comercio de aceptación o depósito (de participación), que era recibir envíos de mercancías para despacharlas hacia su destino cuando hiciera falta. Everaert, J., «Handel in Zuidelijke...», p. 190, hace la misma diferencia entre comercio de comisión y comercio de participación.

(37) A.H.P.C., P.N., 9/1588, fols. 92-96v.

(38) G.A.A., N.A., 7617/842. *Ibidem*, 10709/273. Cf. Bustos Rodríguez, M., «El apoderado en el comercio de América a través de Cádiz (siglos XVII y XVIII)», *Andalucía y América, Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991, pp. 155-169.

En 1722 declaraba que ambos firmaban como compañía: «*Para dar mayor satisfacción a mis correspondientes del Norte y de otras partes, pero en la realidad no hubo tal compañía formal ni se formaron entre las dos capitulaciones ni pacto*» (39).

Era muy importante el capítulo denominado de consignación, que implicaba también un trabajo realizado para otros negociantes, y que generalmente hacía referencia al cuidado, almacenaje y venta en el puerto de mercancías ajenas, que eran enviadas a Cádiz desde otras ciudades. El consignatario debía cuidar que tales negocios fueran: «*para la utilidad de su dueño de igual manera que los negocios propios con asistencia de ambos compañeros*» (40), y que las consignaciones debían realizarse siempre buscando el mayor beneficio para los dueños de las mercancías (41).

Existen pruebas sobre la naturaleza de sucursal de muchas de estas compañías y asociaciones que se pactaban teniendo en cuenta el consenso de la firma de correspondientes. Este es el caso del contrato acordado en Cádiz por Christian Faveau, Henrique Bellot y Felipe Francisco Bury, con el consentimiento del padre de este último, residente en Lila, provincia del Flandes francés, y de Guberto Looten, su suministrador y proveedor en Amsterdam. Estos socios tenían derechos a añadir, si lo deseaban, algún capítulo especial al contrato, que fue pactado en 1713. Una vez que en Lila y en Amsterdam los socios no pusieron reparo a las cláusulas del mismo, la compañía aprobaba todo y se comprometía a su principal cometido: el cambio de manufacturas textiles por coloniales americanos (42). En otras ocasiones, las compañías fueron pactadas en la ciudad, cuando ya uno de los socios se disponía a regresar a su patria. Entonces el pacto primero podía convertirse en un contrato de cuenta corriente entre dos socios que funcionaban como abastecedores mutuos. En ese caso podía denominarse «*contrato sin término y arreglado todos los años al final*», como Pedro Albrecht y su socio de Amsterdam, Pedro Wolff, llamaron a su particular acuerdo (43). También fue así el caso de Gualtero Hendrix y Carlos Doncquere: en 1700 se establecieron en Cádiz, pero Hendrix marchó pronto a Amsterdam, mientras su socio permaneció en la Bahía. Ambos tenían sus obligaciones como apoderados en el caso de que el compañero falleciese. Debían recoger los libros, hacer balance, poner cobro a todo, dar satisfacción a terceros implicados y comparecer en pleito, si era necesario. Los asuntos de este tipo de casas de negocios, en los que se veían involucrados tanto neerlandeses

(39) A.H.P.C., P.N., 1/27, fols. 156-63v.; A.H.P.C., P.N., 2553, fols. 58-60v.

(40) A.H.P.C., P.N., 5/1007, fols. 912-915v.

(41) *Ibidem*, fol. 914.

(42) A.H.P.C., P.N., 9/1576, fols. 727-28v, y fol. 876v.

(43) A.H.P.C., P.N., 8/1447, fols. 12-25v.; G.A.A/N.A.A., 5939 sin fol.

como negociantes españoles, así como los derechos a realizar un contrato entre individuos que se encontraban en dos ciudades diferentes era algo contemplado incluso en los tratados hispanos de la República, según afirmaron en su momento algunos protagonistas de este tipo de asociaciones (44).

No hay mucha información sobre el porcentaje de beneficios que percibía el socio comisionista en Cádiz por el recibo y envío de mercancías consignadas para su venta. En algunos trabajos se ha intuido que los gastos de comisión eran muy altos, hasta el punto de que esto llegó a provocar evidentes malestares en las firmas del norte de Europa, pudiendo ser, incluso, una razón por la que, entrado el siglo XVIII, se clamara tanto por el Libre Comercio en todas las capitales mercantiles europeas (45). Sin embargo, la escasa información que nos dan los protocolos notariales sobre el beneficio que obtenían las casas gaditanas por su trabajo en la venta de los géneros en Cádiz nos indica que estos no fueron muy elevados, en comparación con el porcentaje obtenido en otros tipos de negociaciones. En la cláusula número 3 del contrato entre Beyens, su sobrino y Brabanders, firmado en 1723, se especificaba que «*La compañía solo ha de haber y gozar por razón de la encomienda de las ventas, compras y agencias, el 2 % de su monto, y nada más*» (46). Pero es esta la única cláusula encontrada al respecto en un contrato de compañía en la misma ciudad de Cádiz, por lo que no sabemos si era precisamente una excepción a la regla. Con respecto a la cuestión de los beneficios por la consignación de buques, solo tenemos otro indicio, ya muy adelantada la centuria, sobre el pago de comisiones. En noviembre de 1780 el cónsul holandés Mauricio Jacob Lobé recibió el 8% por su mediación en la venta de géneros, embarcados en un navío con destino a Curaçao que hizo escala en Cádiz (47). La consignación era tenida en cuenta por los responsables de la firma incluso a la hora de hacer un finiquito de ella. En los balances siempre se ejecutaba, en primer lugar, el pago a los correspondientes en otras plazas que enviaban sus mercancías a Cádiz y tenían para ello una cuenta corriente abierta con la firma gaditana. Este pago se hacía completo, es decir, se redistribuía a los proveedores el capital más el interés por remisión y crédito. Posteriormente se llevaba a cabo el pago y reparto de beneficios, que se hacía por este orden, una vez finalizado el período de contrato de una compa-

(44) A.H.P.C., P.N., 5/996, fols. 160 y v. Declaración de Gualtero Hendrix el 5 de julio de 1700, y G.A.A., N.A., 5393/..., Declaración de Pedro Wolff en 1716.

(45) Se ha anotado esta hipótesis, aunque aún no se ha comprobado en sentido estricto. Cf. Emmer, P. C., «Capitalism mistaken? The Economic Decline of Surinam and the Plantation Loans, 1773-1850; A Rehabilitation», *Itinerario*, vol. XX (1996), nº 1, pp. 11-18.

(46) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fol. 651.

(47) A.H.P.C., 4281, fols. 13-24v. Cádiz, 30 de noviembre de 1780, Factura de la Viuda Arnaldo Amestroff e hijo contra M. J. Lobé, por el viaje del navío «La joven Sra. Cornelia Luisa», capt. Geecke Schut, en viaje Amsterdam-Cádiz-Curaçao.

ña: primero el capital impuesto, seguido de los beneficios en sí entre los componentes. Cuando una compañía se disolvía antes de tiempo, lo primero en ser solventado era también el pago a los correspondientes que habían enviado mercancías, así como una justificación sobre el paradero de los géneros almacenados en la ciudad, listos siempre para su venta y beneficio (48).

Los capítulos y cláusulas referentes al trato de las mercancías ofrecen una información interesante sobre este tema. Era obvio y necesario el arrendamiento y manutención de un almacén para los géneros que recibiesen, ya sean «*de propia cuenta*» como los de «*comisión y de confianza*» (49). Puesto que el «*goederenhandel*» era prácticamente la primera cuestión que definía la actividad de estas firmas, todos los negociantes afincados tenían almacenes para las ropas y efectos, así como para recibir las consignaciones que sus correspondientes les enviaran. Cuando uno de los socios realizaba viajes de negocios de forma acostumbrada, el que vivía de forma estable en la ciudad se encargaba de tener en su casa los géneros almacenados (50). Pudo ser algo bastante normal que las compañías que acostumbraban a almacenar géneros pesados, como jarcias, clavazón o madera del Báltico, tuvieran estos almacenes fuera del ámbito urbano, en cuyo caso los arrendaban a administradores. En 1713 la compañía encabezada por el asentista flamenco Daniel Van Eden tenía material de este tipo por valor de 700 pesos escudos depositados en un almacén de Puerto Real, cuya administración corría a nombre de Diego Velasco y Salazar (51).

Para sufragar los gastos del continuo tráfico y de los servicios de consignatarios y agentes en el puerto, los socios abrían una cuenta corriente entre ellos. Muchas de las cláusulas convenidas en el contrato de compañía hacían referencia expresa a esto: en la caja de la compañía uno de los capítulos más importantes de guardar eran precisamente las cuentas corrientes de los correspondientes. El cajero debía hacer las cuentas puntualmente y enviarlas a aquellos (52). Había una relación evidente entre el «*guardar dinero en depósito*», las cuentas corrientes abiertas entre socios y los poderes otorgados en Amsterdam para que las casas de comercio gaditanas adelantaran dinero a los consignatarios

(48) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 950-952v. Cádiz, 23 julio de 1723. Es el caso del finiquito hecho entre Pedro Corver y Justo de Termeyer, quienes habían firmado compañía el 5 de mayo de 1722, pero que se vieron obligados a hacer balance muy pronto, cuando ya habían recibido una cantidad de mercancías y géneros desde Hamburgo y Amsterdam para ser vendidos en Cádiz.

(49) A.H.P.C., P.N., 9/1602, fols. 209-213.

(50) Ocurre en los casos de Van der Poel y Julinet, y otros. A.H.P.C., P.N., 5/993, fols. 686 y ss.

(51) A.H.P.C., P.N., 23/5312, fols. 34 y v.

(52) A.H.P.C., P.N., 9/1588, fols. 92-96v.

de buques con el fin de pagar la mercancía cuando esta tocara puerto. Pero creemos que la cuenta corriente entre los socios, que se saldaba cuando se daban por finalizados los negocios y se procedía a la liquidación, era algo bien distinto de lo que se titulaba «*guardar dinero en depósito*» y también algo diferente de lo que se ha denominado cuenta de participación, que hacía principalmente referencia a la colaboración económica o a la suma de aportaciones y, a veces, de servicios, para participar en los beneficios que se obtuvieran de una determinada empresa (53). Así, el negociante desempeñaba funciones de cajero privado. Aparece en algunas firmas de compañía pactadas en Cádiz, a la forma y manera que lo hacían las de Amberes. Pero, ¿guardar dinero en depósito significaba que el depositante o cajero tenía facultad para especular con el dinero de otros? A veces sucedía que durante la ausencia de los dueños del dinero depositado, y al igual que ocurría durante las administraciones de herencias, la compañía que «guardaba» el dinero lo utilizaba con fines propios, siempre y cuando respondiera de la base del depósito (54). Las cuentas corrientes tenían un carácter más perentorio y duraban lo que duraba un período de corresponsalía entre dos socios que tenían géneros y capital en común. Las cuentas corrientes entre dos socios, alimentadas por una continua afluencia de capital, del que se respondía con letras de cambio, permitían esta técnica, que los historiadores del comercio flamenco han denominado «*depositmarkt*» o mercado de depósito de dinero, y que los comerciantes neerlandeses de Cádiz denominaban como el acto de «*guardar dinero en depósito*» (55). R. Baetens y J. Everaert explicaron esta práctica, que parece apuntar pruebas de la existencia de un auténtico sistema bancario de carácter privado, siendo los intereses cobrados por dicho servicio del 2 % al 2,5 % por seis meses y entre el 4 % y 5 % por año completo (56). En Cádiz pueden constatarse algunos casos del servicio ofrecido por esos cajeros e indicios abundantes de que se depositaban tanto dinero como mercancías. Esta cuestión, que pudo originarse de la propia costumbre o de la confianza propia entre los correspondientes para velar por los productos y el dinero de interés común, derivó, quizás, en algún tipo de contrato entre un negociante extranjero y una firma local gaditana para depositar bienes y capitales. El comerciante de Amsterdam Pieter Eijgels afirmó en mayo de 1705 que había firmado dicho contrato para el almacenamiento de mercancías y capital a nombre de la *Viuda de Juan Van Haure y Thomas*

(53) Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, p. 69. La cuenta de participación es definida como «*la asociación de dos o más comerciantes para adquirir mercancías en un lugar determinado, que luego serían vendidas a mejor precio en una plaza diferente*». Cf. La descripción hecha por Broseta Pons, M., *op. cit.*, p. 344.

(54) Baetens, R., *op. cit.*, tomo II, pp. 259-269.

(55) Baetens, R., *op. cit.*, tomo II, p. 79. Y así lo describe Marco Fourdchoudt y su firma *De Noye & White*, a Martin Lüders, 21 de junio de 1700. A.R.A., L.H, 173.

(56) Baetens, R., *op. cit.*, tomo II, pp. 259-269, y Everaert, J., art. cit., p. 189.

Coghen y Montefrío. Bien es verdad, sin embargo, que la apertura de una oficina o «*comptoir*» entre dos firmas, con el eventual viaje de factores y empleados, siempre llevaba consigo, en términos generales, la idea del depósito de dinero y mercancías, según declararon también Melchior de Ruuscher y Rodrigo Mels, cuando abrieron el suyo en El Puerto de Santa María en 1708 (57).

En las cláusulas de los contratos se reglaba que los socios pudieran hacer préstamos tanto juntos como por separado. Había compañías que realizaron muchos préstamos a particulares y a instituciones, mientras en otras estaba prohibido, sin embargo, claramente, la utilización de los fondos con estos fines especulativos. En el contrato de los holandeses Collingh y Gadeyne, por ejemplo, aparecía una cláusula que decía que: «*Ninguno de dichos compañeros ha de poder prestar cantidad alguna de dinero en mucha o poca porción al de la caja y compañía, y si alguno lo hiciera, sea el de su bolsillo y sin responsabilidad de ella a dichos préstamos*». Era lógico que los préstamos que se hicieran se dividiesen en dos tipos: aquellos que se hacían «*por cuenta particular*» y los de «*por cuenta de la compañía*», es decir, con dinero de la caja de la firma y a nombre de ambos socios, en los casos en que esto estaba permitido (58).

La actividad desarrollada por los socios no siempre aparecía descrita sumariamente en los contratos, pero en muchos casos se citan aquellos negocios o particularidades que no se podían incluir bajo ningún concepto entre las diligencias de la compañía o asociación. Por ejemplo, la compañía Beyens y Hubin (1740-1748) no podían firmar pólizas de seguros sobre navíos; la firma entre Cornelio Collingh y Joseph Gadeyne, en 1739, incluía una interesante cláusula condicional referida al crédito de la misma: «*Por ninguna causa, motivo, ni acontecimientos se ha de poder admitir ni estar a “el credere” por nadie aunque sea por premio crecido, si no es que sea de común acuerdo*» (59). Y en otros casos se prohibía que uno de los socios tomase dinero a «*premios de tierra o riesgo de mar*», si no era en connivencia de ambos (60). En definitiva, se incluían también otras cláusulas prohibitorias, casi generales a todos los contratos, con el fin de que ningún compañero pudiese tener negocios y dependencias ajenas a la firma, si no era con concurrencia de ella (61). Tampoco podían ejecutar, separadamente, empeños de algún bien familiar, dar fianzas a terceras personas, ni recibir dinero en depósito, a no ser

(57) G.A.A., N.A., 4217/651 y 5902/521.

(58) A.H.P.C., P.N., 17/3834, fol. 1103. También aparece en la cláusula 11 del contrato firmado entre Octavio Barbour y Pedro Bermier en 1735. A.H.P.C., P.N., 5/1007, fols. 1-3.

(59) A.H.P.C., P.N., 9/1602, fol. 209.

(60) A.H.P.C., P.N., 17/3834, fols. 1102-1104v.

(61) A.H.P.C., P.N., 5/993, fols. 686-91v. y 5/1007, fols. 1-3.

que fuera a nombre de la razón social. La prohibición de realizar negocios por cuenta propia era algo extensible a la casi totalidad de los contratos, e incluso se contemplaba en algún caso, que si se contravenía esta ley, y algún miembro de compañía lo hiciera sin permiso, obteniendo beneficios extras, estos debían de incluirse obligatoriamente en la casa comercial. En otros casos, el castigo para el no cumplidor de la ley era más solidario: los posibles beneficios debían entregarse a los niños expósitos de la ciudad (62). Pero había casos especiales en los cuales se permitía que algún socio estableciera negocio por su cuenta y con su propio dinero. Sucedió, por ejemplo, cuando un componente viajero de la firma pactaba algún asunto durante sus viajes al Norte. Entonces, dicho acuerdo o trato, aunque individual, debía realizarse con la condición de que figurase en los libros de la compañía, «*a fin de que lleve y perciba la compañía la encomienda*», es decir, que aun siendo un negocio independiente, debía ser la sucursal gaditana, y no otra, la que recibiese los beneficios de cualquier envío de géneros y mercancías que los nuevos socios del viajero remitiesen al puerto gaditano (63). Era esta una forma de agenciarse nuevos socios para las casas de negocios, realizando el comerciante viajero contactos beneficiosos en nombre y representación de todo el grupo de miembros de la empresa. En los años veinte J. W. Van der Poel realizó viajes por las ciudades de Amsterdam y Gante, estableciendo negocios con firmas de allí que no eran habituales correspondientes de la compañía gaditana. Esta cláusula los convertía prácticamente en nuevos socios si deseaban fletar un barco o realizar cualquier otro tipo de negocios con la ciudad andaluza. Existieron otros tipos de asociaciones mercantiles con objetivos diferentes de los explicados, pero hay que indicar que solo se han encontrado, en los documentos notariales gaditanos, algunos casos aislados de hombres de negocios flamencos u holandeses que realizaron contratos, denominados de compañía, para otros negocios diferentes a los de comisión y consignación. El caso del contrato fechado en 1723 entre Juan Agustín de Conique y Manuel Ortiz, para comprar y habilitar un navío para hacer viaje de registro de mercancías a Tierra Firme es un testimonio aislado, al menos desde el punto de vista jurídico (64).

II.1.3. *La relación con el comercio minorista*

La asociación en compañía de comercio también atañía al comercio al por menor: algunos mercaderes de tiendas requirieron el consenti-

(62) A.H.P.C., P.N., 5/1007, fols. 1102 y s. *Ibidem*, fols. 1-3.

(63) A.H.P.C., P.N., 5/993, fols. 686 y v.

(64) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 1291-1299, Cádiz, 23 de noviembre de 1723.

miento mutuo de los socios implicados, estableciéndose una compañía de negocios, pero debemos señalar que a pesar de que los flamencos dedicados a este sector eran muy numerosos, las pruebas documentales sobre asociaciones de este tipo son muy escasas. Merece la pena, sin embargo, hacer algunas observaciones, ya que es susceptible de comprobación que estos negocios no estaban lejos de aquellos otros que operaban a gran escala. Muchos neerlandeses, procedentes de regiones manufactureras de los Países Bajos del Norte o del Sur, abrieron en Cádiz su negocio, y sus actividades fluían entre la venta directa «*al detalle*», en su propia tienda, y la importación en conexión con una compañía de la que, a veces, ellos mismos podían formar parte. Al parecer, este negocio de importación y redistribución local, regional y a Ultramar era especialmente beneficioso en el caso de los textiles. Los flamencos, los franceses y otras pequeñas colonias, como quizás los genoveses, ofrecen los ejemplos más paradigmáticos (65). Las asociaciones entre el comerciante consignador y comisionista y los merceros eran importantes para comprobar la relación entre comercio exterior y distribuciones regionales. Los primeros tenían un papel de importadores y distribuidores, pero las introducciones de productos procedentes del norte europeo en el mercado local y regional eran menores que las destinadas a los mercados ultramarinos. Esta diferencia en la proporción se nos antoja lógica si consideramos que los negocios de las flotas exigían una colocación de elevado volumen por flota por cada comerciante o compañía, debido a la forma en la que se aprestaban estos negocios; de lo contrario, las firmas perdían capital. En todo caso, la colocación de parte de este material, principalmente manufacturas textiles y mercerías de diferente tipología, en el mercado al por menor gaditano o la redistribución a áreas de la provincia o de la región era, sin duda, también importante para los negocios de las compañías de comercio gaditanas (66). Aparte de algunos contratos para llevar una tienda, se hacían pactos entre comerciantes para el surtimiento y provisión de mercancías, es decir, un acuerdo entre comerciantes de tienda y una firma o compañía de negocios, con el fin de suplir mercancías que ellos consignaban y luego se encargaban de distribuir. En algunos casos hubo asociaciones entre negociantes que efectuaban ellos mismos el trabajo de proveerse de productos llegados desde Amsterdam u Ostende y que luego vendían en las tiendas, beneficiándolas «*al por menor*» (67).

(65) Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, pp. 61-63.

(66) Hay pocos datos sobre el comercio al por menor en Cádiz. Cf. García-Baquero González, A., «Una mirada inocente sobre el otro comercio gaditano: los mercaderes de vara en 1771», *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991, pp. 105-120.

(67) A.H.P.C., P.N., 15/3609, fols. 114 y v. Mercaderes flamencos como Jacobo Francisco Cornelissen y Juan Miguel Gosset, en la que uno era consignador de una compañía holandesa y el otro vendía sus géneros de paño y seda en su tienda de la calle Juan de las Andas, Cádiz, 8 de marzo de 1732.

Uno de los pocos contratos establecidos entre un mercader de tienda y un hombre de negocios mayorista con el fin de vender productos en una pequeña mercería nos describe cómo se realizaban estas simbiosis entre grandes y pequeños comerciantes: mientras el negociante se encargaba de proveer de textiles a la tienda, el mercader se ocupaba de venderlos, dividiéndose siempre los beneficios entre el mercader y la compañía de comercio proveedora. En el caso de el contrato finalizado en 1720 entre Francisco Yanssens, mercader, y la firma de Juan Webber y el flamenco Juan Baptista Franchoy, estos pusieron de fondo 2.000 pesos escudos en metálico, mientras que el tendero, solo 1.000. Las ganancias (21.150 reales de plata) se dividieron por mitad entre Yanssens y la compañía de hombres de negocios (68). Es conocida la identidad de varias firmas que surtían de géneros a las tiendas. Los negocios de estas pudieron ofrecer también una oportunidad lucrativa a las medianas y grandes compañías, pues el préstamo era una forma de inversión, y a la larga, también de dependencia entre tenderos y abastecedores. No pocos mercaderes de Cádiz se vieron endeudados con sus proveedores, y algunas compañías se embolsaron bastante capital con el préstamo a tenderos, o incluso la propia tienda de mercerías, que pasó a la propiedad familiar. A pesar de los pocos datos existentes al respecto se ha comprobado que algunos hombres de negocios ofrecían créditos fáciles a los negociantes de tiendas para comprar mercancías que ellos mismos les suministraban. Una especulación, por lo demás, muy curiosa que quizás tomaron inspirada de sus colegas del mercado amsterdames (69). En 1715 el pequeño mercader Andrés Pérez debía a J. W. Van der Poel 9.000 pesos escudos por provisión de su tienda, aunque en este caso el mercader optó por embarcar la mercancía en la flota de Manuel López Pintado, por lo que Van der Poel se quedó con el beneficio de la misma, por impago (70). El negocio de tienda abierta era un capítulo interesante que ofrecía también posibles beneficios a familiares de grandes negociantes que poseyesen, al mismo tiempo, alguno de estos establecimientos, para cuyo surtimiento contaban con la colaboración de diferentes negociantes que les fiaban géneros (71). Otros pequeños comerciantes, e

(68) A.H.P.C., P.N., 9/1583, fols. 938-940v. Finiquito de 2 de octubre de 1720.

(69) En Amsterdam se hacía de forma semejante, y además fue un factor que incidió en la evolución de algunos comerciantes-manufactureros a grandes comerciantes e incluso a banqueros. Algunos trabajos sobre los negocios mercantiles en ciudades comerciales neerlandesas han descrito casos concretos sobre esta relación. Cf. Veluwenkamp, J. W., *Ondermemersgedrag...*, pp. 31-61, y otros. En Cádiz, la compañía Faveau, Bellot y Bury vendía así al negociante Juan Francisco Forte, A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 248 y v., declaración de 1 de marzo de 1715; Pedro de Grootte suministraba géneros a los tenderos Andrés Pérez y su esposa, por lo que ambos estaban endeudados con el flamenco, incluso cuando ya este se había retirado de los negocios. Desconocemos si la tienda de Andrés Pérez fue la que, años más tarde, De Grotte entregó, para su administración, a otros dos comerciantes flamencos de la ciudad, A.H.P.C., P.N., 9/1576, fols. 225 y ss., 9 de mayo de 1713.

(70) A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 987-989v.

(71) A.H.P.C., P.N., 15/3607, fols. 1203-1205v. y 1206v.

incluso, compañías de comercio, realizaron créditos a tenderos para el surtimiento de tiendas, como fue el caso de Pablo de Kimpe. Este vendía regularmente partidas de telas, encajes y otras mercerías al comerciante minorista Vicente Silvestre, al mismo tiempo que le otorgaba créditos para el correspondiente pago. En 1738 las sumas adeudadas por el mercader ascendían a 18.000 reales de plata antigua (72). El contrato entre Pedro Hendrix y Miguel Antonio Gosset es ilustrativo sobre cómo funcionaban estos negocios de redistribución al por menor de manufacturas. Los dos mercaderes heredaron su tienda de manos de un antiguo gran negociante, Pedro de Groote, quien se la traspasó en 1722. En ese año se componía de géneros, tejidos de seda y lana por un valor de 25.934 reales de plata antigua, excluidos algunos créditos flotantes otorgados a otras personas. Ambos administraban y atendían la tienda de venta al por menor, enclavada en la calle Juan de las Andas, pero trabajaban con «*correspondencias y tratos en los Estados de Flandes*», es decir, eran sus propios proveedores. La compañía que ambos establecieron en 1732 fue firmada por un tiempo concreto, en la que los socios colocaron un total de 8.259 pesos (73). La relación estrecha entre negocio y tienda («*negotie en winkel*») quedaba expresada también en algunos contratos hechos en la propia Amsterdam para ubicación de una firma en Cádiz, ya que se podía contemplar esto especialmente para la provisión a la venta al por menor, en algún caso determinado (74). En el primer contrato de Pedro Albrecht y Pedro Wolff se estipulaban estos negocios gaditanos como si pudiera ello implicar que el socio que permanecía en la Bahía detentara también la administración de una tienda para provisión de géneros, pero ello constituye solo un caso aislado, aunque pudiera tratarse, aquí, de una tapadera para la exportación a América, debido a que eran «*tiempos de tomar precauciones extras a causa de la guerra*» (75).

II.2. Las operaciones mercantiles relacionadas con la ruta marítima

La firma de la compañía daba cohesión interna a una empresa, cuya organización, tanto interna como externa, era semejante a la que tenían las compañías filiales y sus correspondientes. La forma en la que estaba organizado el comercio guardaba una relación estrechamente paralela

(72) A.H.P.C., P.N., 17/3834, fol. 1066 y v. y fol. 1123.

(73) A.H.P.C., P.N., 15/3609, fols. 264-69v. La compañía duró entre 1732 y 1744. Dividido entre ambos fue: Pedro Hendrix aportó 4.092 pesos escudos de plata antigua y 8 rs. cada uno, en mercancías y valor de una hacienda en Moguer; Miguel Gosset aportó 4.167 pesos escudos de plata antigua, también en géneros y en valor de créditos y haciendas.

(74) G.A.A., N.A., 5906/1583, Amsterdam, 16 diciembre de 1707.

(75) *Ibidem*.

con la manera en la que se conectaban las redes de corresponsalías y las rutas marítimas, y su dinámica, aunque fluctuante, fue estable a largo plazo. La centralización y la extensión de las propias redes permitía el flujo del capital y su depósito en las plazas. Las técnicas y las prácticas mercantiles utilizadas para tales actividades tampoco experimentaron una gran evolución en el tiempo (76). Se ha descrito cómo la estructura interna y el sistema organizativo de estas empresas internacionales hacían continua referencia a un sistema del que formaban parte principal los capítulos de comisión y participación. Gracias a una serie de técnicas, los comerciantes extranjeros en España controlaban el cambio de moneda y otros oficios relacionados con el transporte marítimo y los seguros. La actividad de la comunidad flamenca, durante el siglo XVII, constituyó un claro ejemplo de este monopolio, tal como lo demostró J. Everaert (77).

Las finanzas y la compraventa de productos (denominado «*goede - renhandel*» o «*warenhandel*») eran los dos pilares de las actividades mercantiles. A diferencia de la gran mayoría de los comerciantes transeúntes, ocupados principalmente en el ejercicio de la comisión, el hombre de negocios, el «*hombre de caudal y crédito*» intercalaba hábilmente ambas actividades, caracterizándose sus negocios por la comisión en sí misma y por las actividades más puramente crediticias. Recordemos que la tradicional definición del hombre de negocios, a diferencia del comerciante, es que el primero se acercaba más al mundo de las finanzas. En los grupos de comerciantes extranjeros esto era mayor cuanto más elevado era el arraigo del individuo a la ciudad de asentamiento (78). Una de las actividades que ejemplificaban perfectamente esta doble naturaleza eran los asientos. Los componentes de la comunidad neerlandesa aún practicaban, como vimos, contratos de asientos para la provisión de pertrechos navales a la Armada y otros suministros del Estado (79). Pero también desarrollaban, dentro de la economía local, una compleja red de intercambios, caracterizados por su doble carácter mercantil y crediticio. Para el desarrollo de sus operaciones de almacenistas, mercaderes de tiendas y prestamistas, vinculados a miembros del alto comercio, e incluso a las instituciones, desarrollaron costumbres y técnicas que giraban siempre en torno a las operaciones que se realizaban en el comercio internacional y colonial, resumidas en la compraventa, la comisión, el

(76) Brulez, W., *op. cit.*, pp. 408-409. Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, pp. 69-77. Veluwenkamp, J. W., «The role...», pp. 27-53; Stols, E., *De Spaanse Brabanders...*, pp. 18 y ss.

(77) Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, pp. 177 y ss. Cf. Everaert, J., *De Internationale...*, pp. 39-71.

(78) Domínguez Ortiz, A., *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros ensayos*, Sevilla, 1996, p. 23.

(79) Cf. A.G.I, Arribadas, 6 y 170A y B.

transporte, la banca, los seguros, el cambio y el depósito de dinero y mercancías, servicio este último de gran importancia en el sistema financiero y que podía implicar contratos diversos reservados a la custodia de mercaderías, vales, dinero, etc. (80).

La razón del crédito era, pues, el mantenimiento del comercio de mercancías. La relación entre depósito de dinero y mercancías era muy importante y suponía, además, la forma de comprobar la eficacia del consignatario en el puerto: los navíos cargados con mercancías, fletados por una casa de comercio, llegaban al puerto de destino donde el consignatario, que era el factor del cargador, almacenaba la mercancía y la iba vendiendo y redistribuyendo. Llevaba las cuentas del negocio en el puerto y guardaba el dinero, que no era suyo, en depósito, utilizándolo según le ordenaba su socio. Las cuentas se saldaban por deseo explícito del proveedor, o bien, en algún momento importante de la vida de los socios, matrimonio o fallecimiento, etc. (81). Cuando una casa comercial caía en quiebra, el inventario daba buena cuenta de los géneros depositados, así como del dinero que era debido a los proveedores y compradores. En el inventario realizado tras la quiebra de Domingo de Courchelle se pueden comprobar algunas de las reglas que regían los almacenajes de mercancías ajenas, estando este asunto siempre sujeto a las decisiones de las autoridades consulares, y en el caso flamenco, a las de los componentes más poderosos del cuerpo de la nación, quiénes elegían a los «*componedores*» y diputados de comercio y nombraban a quienes iban a encargarse de la finalización del círculo de los negocios (82).

Otro ejemplo sobre la extensión de crédito para la financiación de las mercancías lo constituye el caso de préstamos otorgados a tenderos al mismo tiempo que se les surtía de productos para su establecimiento de venta al por menor. Pero, el préstamo tenía diversas acepciones en el entorno social. En su más amplia gama, estos comprendían desde los simples negocios de préstamos a particulares hasta las operaciones de cambio relacionadas con los negocios de la mar, como el riesgo marítimo (83). Los préstamos sobre censos, concertados sobre bienes inmuebles, eran bastante numerosos. Fueron también muy lucrativos, pues en caso de que el dueño de una finca urbana o rústica no respondiese económicamente, el acreedor podía pasar a convertirse en el dueño de ella.

(80) Baetens, R., *op. cit.*, pp. 224 y 244; Gámez Amián, A., *Comercio colonial...*, p. 22.

(81) A.H.P.C., P.N., 5/989, fols. 72 y v.

(82) A.H.P.C., P.N., 23/5322, fols. 538-541.

(83) Cf. 'T Hart, M. C., *The making...*, pp. 161. Cf. Spooner, *op. cit.*, pp. 228 y ss. El cambio marítimo era un negocio en el cual el que presta el dinero cobra su prima de participación pase lo que pase (salvo una gran desgracia), muy adecuado, pues, para el pequeño inversor. Las primas más altas corresponden al comercio gaditano, con un interés del 20 %, tal como lo describe Maixé Altés, *op. cit.*, p. 87.

Otro caso de este negocio especulativo lo vemos en la costumbre de cargar tributos sobre fincas, algo común entre los comerciantes del Antiguo Régimen. A veces, las cargas aparecían subrayadas con altas sumas y con hipotecas con vistas a obtener futuros créditos (84).

Los negociantes flamencos destacaron hábilmente por este provechoso negocio del préstamo privado, relacionado ampliamente con su entorno social y con todas las facetas de la sociedad: prestaban al gran comerciante, al pequeño mercader, al especulador de propiedades, a las instituciones locales, a la Iglesia e instituciones piadosas, etc., en definitiva, a toda clase de entidades públicas y privadas. Otorgaban crédito a rentistas y, sobre todo, se relacionaban con las aduanas y con los administradores de rentas. Ejemplos de este último caso lo vemos en los reiterados préstamos que la compañía Hercq y Vandentrille hizo a Guillermo Infante, administrador de la Aduana de la ciudad en varias ocasiones a partir de 1721, o los que Juan Francisco Cornelis otorgaba al administrador del tabaco en la localidad cordobesa de Priego (85). En la segunda mitad del siglo XVII, los intereses sobre préstamos podían oscilar entre el 8 % y el 12 %. A lo largo del XVIII parece que fluctuaron menos, manteniéndose el 8 %, aunque los datos que ofrecen los mismos documentos referentes a este instrumento nos dan escasa información (86). Se han recogido algunas muestras de series notariales (obligaciones y cartas de pago) que dan datos contundentes sobre el alcance socio-económico de esta actuación. Especialmente los negociantes flamencos hacían mover capital en la sociedad. De un total de 122 cartas de pago otorgadas por préstamos de dinero, un 25,4 % (31) eran superiores a los 3.000 pesos escudos. Hay algunos casos de préstamos que ascendían a los 6.000 escudos, realizados por negociantes como Pedro Luarca o la firma Beyens y Brabanders, generalmente hechos a otros comerciantes españoles y relacionados con el comercio americano y el mercado regional. Hay un caso de un crédito de 15.333 pesos escudos firmado por la compañía Faveau y Van Bouchot a un encomendero que se embarcó en los galeones de 1723. Como ya dijimos, también había casos curiosos de préstamos a mercaderes de tienda, aunque no alcanzaban sumas demasiado elevadas.

Los numerosos rastros notariales indican cómo eran la práctica y la costumbre del préstamo. Según vemos en el cuadro A.3 del apéndice, los préstamos de dinero se realizaban por muy diversos asuntos. Las cartas de pago otorgadas se cerraban por préstamos de todo tipo, desde finalización de negocios y balance de deudas o fin de cuentas corrientes,

(84) Pereira Iglesias, J. L., *op. cit.*, p. 207.

(85) Cf. Cuadro A.3 del apéndice.

(86) Bustos Rodríguez, M., «La burguesía.....», p. 31, 10 % para la segunda mitad del siglo XVII. Everaert, J., *De Internationale...*, interés entre el 8 % y el 12 %.

hasta por pago y recibo de dotes y herencias, cuestiones, estas últimas, que hemos excluido de nuestra enumeración, por no hacer referencia directa a los préstamos de dinero con fines lucrativos. También se realizaban créditos para la compraventa de mercancías, con destinos diferentes. Una buena parte se hacía para préstamos privados y para dar dinero que luego iba sobre riesgos marítimos, que en el fondo constituían casos muy semejantes, con carga de hipoteca incluida. Otras cartas de pago hacían referencia al pago de valores de letras de cambio a favor de los acreedores de las sumas o tenedores de la letra. De ambos casos existen infinidad de ejemplos. En el primero, algunos hombres de negocios de la nación flamenca, propietarios de navíos que navegaban en conserva de las flotas, o bien propietarios de cargamentos embarcados en las propias naves, solicitaban préstamos para suscribir contratos de riesgos. Para el pago del préstamo se obligaban siempre a devolver la cantidad, ya sea en el propio puerto gaditano o a través de su corresponsal en América, en la especie de moneda de cuño americano (87).

Algunos casos ilustran otras facetas de la enorme variedad de las actividades crediticias, como el préstamo hecho por Francisco Joseph Van Hemert a un capitán inglés con el fin de pagar a la tripulación de un navío, en 1721 (88). En el caso que hemos visto de las compañías que surtían a minoristas podía darse la posibilidad de que en el crédito financiero estuviese involucrado el mismo proveedor de Amsterdam. En el préstamo de 2.567 reales que Pablo de Kimpe hizo al tendero Vicente Silvestre tomaban parte Adrián Cloppenburg y Pouyols, dueños de las mercancías almacenadas por Kimpe en un 25 % de la financiación, es decir, por 320 y 7/8 reales de la suma total (89). Algunos acaudalados negociantes de la nación flamenca realizaron préstamos de dinero a comerciantes holandeses recién llegados a la ciudad, o al iniciarse estos en el comercio gaditano. Era un negocio hábil, pues los holandeses eran rápidos en ajustar sus cuentas, como vemos, por ejemplo, cuando Nicolás Snellincq prestó al transeúnte Rafael Noorman sucesivas cantidades entre 1711 y 1713, en los primeros años de asentamiento gaditano del viajero holandés (90). A veces, los préstamos tenían un matiz internacional, como el caso de una firma de comercio asentada en la capital holandesa, que solicitaba el crédito que dio a un negociante de Hamburgo que traficaba con Cádiz, y que este no pudo pagar «*por la guerra y falta de comercio*».

(87) Como pudo ser, por ejemplo, el caso del préstamo pedido por Livino B. Van den Broeck a Francisco Wulff, y pagado en 1748, de 1.550 pesos escudos de plata, «*en plata doble, pesos medios y pesos efectivos del cuño de Indias*», pagado en Cartagena de Indias por el socio de Van del Broeck, Domingo Freire de Andrade a Fernando de Hoyos, socio de De Wulff. A.H.P.C., P.N., 23/5338, fols. 73-74v.

(88) A.H.P.C., P.N., 9/1584, fols. 432 y v.

(89) A.H.P.C., P.N., 5/1013, fols. 566 y v.

(90) A.H.P.C., P.N., 9/1576, fols. 733 y v.

Su corresponsal en El Puerto de Santa María debía de cobrar, al menos, una parte de ella, reducido su interés al 5 % anual (91).

La satisfacción de los préstamos también se llevaba a cabo de forma diversa: se podía pagar el dinero todo junto en una sola paga después de un tiempo determinado, en cuyo caso era común hacer una cesión de derechos, si el deudor no podía dar cuenta del pago en la fecha acordada. Por ejemplo, esto sucedía mucho entre comerciantes del mismo nivel social y económico. En diciembre de 1723 Joseph de Iriarte obtuvo un crédito de 4.965 pesos y medio escudo de plata de la compañía Henrique de Roo e hijo, y se comprometió a pagar en un plazo justo de 18 meses. El fallecimiento de Iriarte impidió el ajuste de cuentas hasta el año 1726, por lo que Nicolás Snellincq adelantó el pago de la suma a De Roo con el fin de poder cobrarlo después, él mismo, de la testamentaría del deudor fallecido (92). Se podía pagar en diferentes meses (dos, cuatro, etc.) si el crédito alcanzaba pequeñas sumas (93). En otros casos se podía poner cobro al préstamo dividiéndolo en varias partidas. El crédito que Francisco Reina debía a Andrés Van Wesembecke, de 70.819 reales y cuartillo, se pagó en fracciones distintas, hasta quedar liquidado por la testamentaría del acreedor flamenco, en 1725 (94).

Los préstamos para financiar escrituras de riesgos marítimos constituían otro de los apartados del crédito de las colonias extranjeras. Según la muestra del cuadro A.4 del apéndice, solo algunas de las familias de la nación flamenca arraigadas en la ciudad invertían asiduamente en este instrumento. La mayor parte de los contratos de riesgos tenían por destino el comercio americano, y estaban muy relacionados con el tránsito de mercancías a América. Este contrato era muy usual en el comercio con América y su descripción documental ha sido analizada tantas veces, que vamos a obviarla. Era una modalidad de préstamo en la que el hombre de negocios actuaba como acreedor de una suma destinada a «correr riesgo»; la razón de ello, los datos sobre el viaje de negocios, la suma prestada y su amortización, así como el crédito hipotecario que en la mayoría de los casos pendía sobre el contrato han sido estudiados en muchas ocasiones (95).

Según una muestra total de 67 contratos de riesgos, firmados entre 1717 y 1763, más de la mitad ascendían a 1.000 pesos escudos, siendo este un préstamo bastante moderado, en comparación con otras escritu-

(91) A.H.P.C., P.N., 5/991, fols. 35-38v.

(92) A.H.P.C., P.N., 16/3769, fols. 464 y v., y 16/3771, fols. 256-57.

(93) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 218 y v., y 16/3771, fols. 335 y v.

(94) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 1041-1042v.

(95) Bernal, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, Madrid, 1992. pp. 332-347.

CAPITALES INVERTIDOS EN CONTRATOS A RIESGOS MARÍTIMOS

<i>Cantidades</i>	<i>Nº de contratos</i>	<i>%</i>
Inferior a 1.000	9	13,4
Superior a 1.000	35	52,2
Superior a 4.000	23	34,3

ras otorgadas por comerciantes de otros grupos asentados en la Bahía (véase cuadro II.4).

Una información interesante la proporcionan los destinos de estos contratos, generalmente pactados de ida y vuelta. Según una valoración de los puertos a los que iban estos contratos, era el puerto de Veracruz el más frecuente, con mucha diferencia del resto de ellos, algo que coincide con la idea mantenida de que el mayor número de introducciones de manufacturas neerlandesas se realizaba en este puerto novo hispano (véase cuadro II.5).

Los comerciantes flamencos y, en segundo lugar, los holandeses, practicaron esta actividad crediticia. Los préstamos de dinero se hacían en relación probable al valor de las mercancías (generalmente textiles) que embarcaban y que, casi con toda seguridad, les pertenecían. Aunque este tipo de contrato era, principalmente, un instrumento de crédito (96), entendemos que, al igual que se hacía en el puerto de Amsterdam con su homónimo en neerlandés (el «*Bodemerijbrief*»), los contratos de riesgos implicaban una serie de operaciones adicionales. Se conocen bastantes casos de suscripciones de contratos de riesgos que garantizan que la mercancía embarcada era propiedad del acreedor de la cantidad entregada para cubrir el riesgo, el cual embarcaba o vendía la mercancía que navegaba bajo el auspicio legal de maestros, encomenderos o capitanes españoles, y adelantaban una parte de su valor, que iba «*corriendo riesgo*» en el viaje. Además, los aseguraban, y los diferentes individuos que entregaban las mercancías tomaban «*a su cargo y por su cuenta el riesgo de dichos efectos o frutos*» (97). Lo que explicaría también que el contrato a riesgo y los seguros marítimos se hacían siempre relacionados en cada viaje de un buque a América. A pesar de ser uno de los documentos más escasos en nuestro análisis notarial, los datos sobre riesgos apuntan a la defensa de dicha hipótesis sobre la posible

(96) Bernal, A. M., «Riesgos y cambios en la Carrera de Indias, 1760-1788», *Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, pp. 288-313.

(97) A.H.P.C., P.N., 9/1589, fols. 661-666v. Contrato de Riesgo y embarco de mercancías de la firma Hercq y Vandentrille, con Dionisio del Duque, Cádiz, 8 de octubre de 1726.

DESTINOS DE LOS CONTRATOS DE RIESGOS MARÍTIMOS, 1713-1763

<i>Destinos</i>	<i>Nº</i>	<i>%</i>
Cartagena de Indias	12	17,9
La Guaira, Caracas	4	5,9
Veracruz	24	35,8
Portobelo	13	19,4
Cádiz	2	2,9
Tabasco	1 (a)	1,4
Buenos Aires	7	10,4
Maracaibo	2	2,9
Santa Marta	1	1,4
El Callao	1	1,4
Total	67	

(a) Solo un caso incluido en un riesgo al puerto de Veracruz.

relación de las cantidades que se prestaban a riesgo con las mercancías embarcadas. Tenemos otros ejemplos, en los que el dueño de la mercancía embarcada era, al mismo tiempo, el suscriptor del contrato de riesgo, comprobándose así, no solo la relación existente entre estos contratos y el envío de mercancías para su venta en América, sino también de la proporcionalidad que podía existir entre la suma invertida a riesgo y el valor aproximado de la mercancía embarcada, que siempre era calculada por lo bajo, por el propio dueño de ella y suscriptor del contrato. El caso que ilustramos no fue precisamente un cargamento de textiles sino de otro que los neerlandeses de Cádiz realizaban, haciendo una interesante competencia a los cargadores vascos: la exportación de hierro a América, traído a Cádiz por buques holandeses, bien del País Vasco o del Báltico (98). El contrato de Francisco Hue contemplaba el cargamento y el cubrimiento del riesgo. Embarcó 1.000 quintales de hierro y prestó una cantidad de 37.682 pesos y 4 rs con destino a Veracruz, aunque declarando el encomendero de la mercancía que estos: «1.000 quintales de hierro y planchuela de Vizcaya embarcados por Francisco Hue, aunque se registraron de cuenta y riesgo de Arriaga y van por el registro a ser entregadas a Antonio de las Rasgadas, son propiedad de Hue y ha pagado su valor principal y gastos, y por consiguiente es su dueño y como tal correrá por su cuenta y riesgo y contingencia de pérdida de los mismos en el viaje del navío hasta el puerto de dicha ciudad de Veracruz sin que yo tenga ningún interés y participación, pues el haberse registrado de dicha forma fue una orden suya bajo la confianza y buena fe que se

(98) A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 460-465v. Contrato de riesgo firmado por Francisco Hue, 12 de noviembre de 1744.

practica en el comercio». En este negocio, el deudor del riesgo era el responsable de vender la mercancía, porque así estaba obligado a ello, también por su propio beneficio. La práctica del contrato de riesgo marítimo por la comunidad neerlandesa de Cádiz observa las siguientes pautas: en la mayor parte de los casos, los riesgos iban sobre la mercancía transportada a bordo, que eran textiles, a excepción de unos pocos casos de registros «*de frutos y mercaderías*», como el contrato de riesgo hecho por Francisco Joseph Van Hemert, en el que se transportaban de cuenta de él 1.200 botijas de aceite de oliva. El bajo valor de este contrato de riesgo, solo de 80 pesos escudos de plata, puede sugerirnos la idea de que cargar manufacturas con destino a América era más lucrativo que embarcar productos del agro (99). Las mercancías embarcadas iban de cuenta del acreedor del riesgo o de ambos (acreedor y deudor del riesgo). Había algún caso excepcional en que el riesgo iba «*sobre cascós, buque, quilla, velas, árboles, jarcias y otros aprovechamientos de la nao*» (100). En algún caso peculiar, la suma del riesgo fue corriendo sobre el «*rancho y utensilios*» del mayordomo de un navío, o sobre el equipaje de un virrey (101).

Con respecto al embarque de mercancías, el ciclo del negocio se veía satisfecho con el retorno de los beneficios, que comprendía la suma del valor del riesgo más los intereses. Para su satisfacción, las cadenas de intermediarios debían garantizar el almacenaje y venta de las mercancías. En 1721 el encomendero de la viuda de un comerciante flamenco ordenaba a sus correspondientes de Cartagena de Indias: «*para que cuando el navío llegue a Cartagena, cada uno reciba los cajones y los tenga como prensa hasta tanto se les haya pagado, si pasados 30 días de plazo, no se hubiere hecho el pago abran los géneros y se apoderen de ellos y los vendieran, y con el beneficio paguen a la acreedora el valor del riesgo*» (102).

Cuando las mercancías iban de cuenta solo del deudor del riesgo, se estipulaba lo siguiente: «*si por algún accidente no se embarcan en el navío los efectos que vienen de cuenta de Antonio Vidal, por no haber corrido en ellos su riesgo, el acreedor solo recibirá a su vuelta y arribo la can -*

(99) A.H.P.C., P.N., 9/1584, fols. 1-2v. 2 de enero de 1721.

(100) Del cual tenemos dos casos: el contrato de riesgo de Joseph Ignacio Beyens, en 17 de junio de 1730 (A.H.P.C., P.N., 9/1593, fols. 619-20v.), y el de Pedro Luarca, en 16 de mayo de 1713 (A.H.P.C., P.N., 3763, fols. 248 y v).

(101) A.H.P.C., P.N., 23/5341, fols. 426-27v. 13 de octubre de 1752. Contrato de riesgo suscrito por Joseph Ignacio Beyens sobre «*rancho y utensilios y la caja de ropa que Juan Baptista Botazo, mayordomo del navío "Nuestra Señora del Rosario, San Joseph y las Ánimas", con destino a puerto de Stma. Trinidad de Buenos Aires, tiene embarcado en él*». A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 993-94v. 24 de septiembre de 1715, contrato hecho por Tomás Antonio Coghen y Montefrío en el viaje de galeones de ese año, que trasladó a su destino a Nicolás Caracholo, Príncipe de Santo Bueno.

(102) A.H.P.C., P.N., 9/1584, fols. 323-326v. 26 de mayo de 1721.

tividad de esta escritura con baja del 8 % que es el premio del riesgo que se ha cargado e incluido en ella» (103).

Los contratos de riesgos podían significar pequeños y grandes negocios, según comprobamos de las sumas invertidas: había capital sobre mercancías que los propios acreedores embarcaban, vendidas a los maestros o de «*cuenta de todos*» (104). Otros negocios en torno a los riesgos comprendían préstamos de sumas elevadas, como el asiento de navíos de nacionalidad sueca y holandesa que, en 1744, partieron con pertrechos de hierro a Veracruz, y para los cuales, el negociante Francisco Hue prestó a riesgo la suma de 37.682 pesos y 4 rs, o el asiento de 3 navíos con pertrechos a Tierra Firme, a cargo de Antonio de Echevers, por mediación de Francisco de Varas y Bernardo Tinajero, cuya financiación se realizó a base de contratos de riesgos sobre lo transportado, entre Thomas Antonio Coghen y Montefrío y otros hombres de negocios gaditanos (105).

Poco hay que añadir sobre cuestiones tales como el tiempo del pago. A veces, cuando el dinero, más los intereses, volvía a manos del acreedor podían haber pasado hasta cinco años, en el mejor de los casos, de que la mercancía se vendiera bien en América o que no hubiera sucedido una desgracia a los intermediarios (106). Al regreso del viaje, los navíos de vuelta traían coloniales a nombre de los suscriptores de riesgos. Por ejemplo, casi todos los casos conocidos de los registros de Caracas traían a bordo cacao a nombre de varios comerciantes de la nación flamenca. También la vuelta del riesgo podía ir sobre mercancías que compraba el acreedor en América, como un ejemplo de la firma de un riesgo a la ida sobre 10 tercios con telas y a la vuelta «*sobre tres porciones de cacao que valgan 4.903 pesos (valor del riesgo de ida) y que serán embarcadas por los otorgantes en el mismo navío a la vuelta*» (107). Otro hombre de negocios, Guillermo de Wint, también realizó contratos a riesgos sobre Registros de Caracas que tenían con asiento de cacao para embarcar al regreso de los mismos (108).

(103) A.H.P.C., P.N., 5/992, fols. 263-64v. 31 de mayo de 1718.

(104) A.H.P.C., P.N., 9/1593, fols. 307-308v. Contrato de 21 de abril de 1730 hecho por Joseph Ignacio Beyens y su deudor, viajante en los galeones, Manuel Jatis de Oliveiro, por valor de 6.000 pesos sobre 4/3 con mercancías, con un interés del 50 %.

(105) A.H.P.C., P.N., 3763, fols. 251 y ss. Los préstamos a riesgo fueron: Coghen (2.700 pesos escudos), Andrés Martínez de Murguía (2.700), Juan Antonio Vigo (2.700) y Antonio Pardo de Figueroa (3.420).

(106) A.H.P.C., P.N., 16/3769, fols. 462-63v. 2 de diciembre de 1723. Contrato de riesgo suscrito por Cornelio Mathías de Roo. En 1729 el dinero estaba de vuelta en Cádiz.

(107) A.H.P.C., P.N., 9/1585, fols. 5-6v. 5 de enero de 1722. Contrato de riesgo de Cornelio Félix Vandentrille en un navío de Registro a la Guaira de Caracas.

(108) A.H.P.C., P.N., 19/4452, fols. 638-39v. Contrato de 2 de julio de 1723.

La participación, al menos de forma directa, en la financiación a través de contratos de riesgos marítimos, parece sin embargo, disminuirse a partir de los años 60 del siglo XVIII. Como ha comprobado A.M. Bernal, a partir de esta década es cada vez menor, el número de holandeses y flamencos que invirtieron en este instrumento financiero. Sólo existen 2 escrituras fechadas en 1760 a nombre del hombre de negocios flamenco, Alejandro Beyens, y ello a pesar de que embarcó géneros en las flotas de años posteriores. Se han recogido, además, 1 escritura firmada por un flamenco en 1768, 6 pertenecientes a la firma Hercq y Vandentrielle en 1765, y 5 de Román Vienne en las flotas de 1774 y 1776 (109).

Eran los préstamos de dinero para riesgos el tipo de crédito que más interés tomaba (entre el 30 % y el 50 %), según testimonios documentales y bibliográficos, desde la segunda mitad del siglo XVIII, igualándose con algunos contratos de «*Bodem*». Era este instrumento una forma eficaz de tomar la plata y el oro americanos (110). Como ya hemos dicho, el contrato de riesgo tenía un homónimo en los Países Bajos, el «*bodemerijbrief*» (o carta sobre «*bodem*», suelo o cubierta de un navío), que hacía referencia al dinero dado en préstamo sobre productos, mercancías, sobre la quilla de un barco, etc., y el interés cobrado por ello, al igual que sucedía con el riesgo marítimo, era muy elevado, ya que el prestamista debía de incluir en su cálculo el interés, el riesgo de la navegación, el valor del crédito en sí del receptor de la mercancía y del dinero y, eventualmente, el premio o prima del seguro y, al igual que en Cádiz, podían ser endosados a terceras personas (111). Se emplearon con asiduidad en la ruta Amsterdam-Cádiz, pero también había otros casos de viajes de buques holandeses desde Cádiz, en los que los propios hombres del comercio gaditano aportaban dinero para la realización de estos contratos. Vemos el ejemplo de octubre de 1720, cuando la firma de Henrique de Roo e hijo dio un préstamo de 210 pesos escudos al capitán Henrique Cocq, del bergantín «Los Dos Hermanos», fletado para hacer un viaje de armamento por orden del rey. La suma destinada en principio para pagar el flete también corrió riesgo, recibiendo el comerciante de la nación flamenca un beneficio de interés del 12 % de premio al mes. Incluía la cláusula de que si la expedición duraba más de un mes por orden real, se pagaría otro 12 % al mes en razón de la demora de la paga (112). Hay otros casos de riesgos para travesías desde Cádiz a puertos europeos, como el dado en 1718 por Diego de Roy en el navío francés «La Sara», capitán Bernardo Marie, en viaje Cádiz-Bayona, con un interés del 15 % sobre el capital prestado por De Roy (113).

(109) Bernal, A. M., *op. cit.*, pp. 592 y ss.

(110) *Ibidem*. Cf. Baetens, R., *op. cit.*, tomo II, p. 140.

(111) Asaert, Boscher y Bruijn (eds.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, 1976-1984, 4 vols., vol. II, p. 121.

(112) A.H.P.C., P.N., 16/3767, fols. 205-206v.

(113) A.H.P.C., P.N., 5/992, fols. 287 y v.

Los negocios relacionados con la mar tenían a los fletes como uno de los capítulos más importantes en donde podía comprobarse el protagonismo holandés como proveedores de servicios. El transporte marítimo era un negocio altamente especulativo, y junto al flete, figuraba casi siempre la práctica del seguro marítimo. Fue este un instrumento perfeccionado en el mercado holandés, a pesar de que en Amberes y en Brujas existía una tradición que se remontaba a la Edad Media. Aún en el XVIII las técnicas del seguro marítimo en los Países Bajos meridionales eran semejantes a las de Amsterdam. Los premios variaban según las coyunturas y las áreas, oscilando entre el 4 % y el 7 % para el Mediterráneo y entre el 3 % y el 6 % para el Atlántico (114). En Cádiz, en la segunda mitad del siglo XVII, los extranjeros controlaban también los negocios de seguros, como lo demuestra un documento fechado en 1688 sobre pólizas y premios a pagar por viajes realizados a, y, desde Cádiz, cuyas cláusulas se decidían por los representantes del cuerpo de comercio. A lo largo del siglo XVIII continuó esta tónica general: la mayor parte de los viajes de negocios que tenían a la plaza gaditana como partida o escala, se aseguraban en Amsterdam (115).

En el cuadro II.6 se enumeran varios ejemplos de pólizas de seguros suscritas en Amsterdam y Cádiz por firmas particulares (116).

El problema de este instrumento marítimo es que existe escasa información sobre él en los documentos notariales debido a que solamente dejaban una huella en las escribanías públicas cuando se producía siniestro en el viaje de negocios y había problemas para cobrar el seguro. Los pocos casos recogidos ilustran, no obstante, cómo se hacían. Algunos ejemplos, dignos de descripción y comentario, informan sobre el porcentaje de la prima. En una póliza suscrita por los banqueros *Charles y Theophile Cazenove* en 1766, para cubrir el riesgo de un viaje entre Veracruz y Cádiz, de 23.000 piastras (sic), el porcentaje de interés alcanzaba el 16 %. Consistía en un seguro sobre el oro y la plata resultante de la

(114) En Amberes, al igual que en Amsterdam, existían las «Assurantiekamer» para su regulación. En Amberes se abrió una en 1754 con un capital de 500.000 florines. Everaert, J., «Handel in de Zuidelijke...», p. 189.

(115) Ravina Martín, M., «Participación extranjera...», define el seguro cuando «una persona o entidad jurídica (el asegurador) se obligaba, mediante el cobro de una prima o premio, a resarcir a otra (el asegurado) por una cantidad fija previamente estipulada por los siniestros que le pudieran sobrevenir a las mercancías o al navío asegurado en la *travesía marítima*», p. 486. Cf. Carrasco González, M. G., «Los seguros en el comercio marítimo español durante la Edad Moderna», *Economía Marítima*, San Fernando, Cádiz, 1998, pp. 63-83.

(116) El cuadro II.6 solo es a título ilustrativo, por lo que las sumas no han sido convertidas a la misma moneda. Las fuentes se exponen en el texto que sigue a continuación. (passim).

PÓLIZAS DE SEGUROS SUSCRITAS ENTRE AMSTERDAM Y CÁDIZ

Año	Navío	Sumas	Asegurador	Lugar
1740	El ave fénix	10.000 ps.	P. Hendrix	Cádiz
1743	San joaquín	2.500 ps.	Barbour y Bermier	Cádiz
1744	N.Sra. Rosario	93.000 fl.	Clifford & co.	Amsterdam
1745	De Jupiter		D.J. du Peyron	Amsterdam
1747	De jonge johannes		Weer & De Witt	Amsterdam
1748	La Ana María	9.100 ps.	L.B. van den Broucke	Cádiz
1758	St. Fernando	36.900 fl.	Jouneaulx & Parelle	Amsterdam
1758	L'Amsterdam		D. Nunez Tavares	Amsterdam
1758	Le Neptune	16.213 ps	Jouneaulx & Parelle	Amsterdam
1759	De Vreede	20.600 ps.	Pieter Loquet	Amsterdam
1760	De Vrijheid	1500 ps.	Verduc Vincent	Cádiz
1766	La concepción	30.000 fl.	Hendrik Weijland	Amsterdam
1766	L'Almirante	23.000 fl.	Ch. & Th. Cazenove	Amsterdam

venta de mercancías en Nueva España (117). En años problemáticos llegó a alcanzar entre el 23 % y el 50 % de prima (118).

La existencia de diversos suscriptores, con uno principal, y a veces residentes en diferentes ciudades, aportando sumas expresadas, incluso, en distintas monedas, era algo también común. Ello nos pone sobre la pista de que la apertura de una póliza de seguros con varios suscriptores se hacía también con la forma típica de las «*assignaties*», tal como dice el comerciante Hendrik Weijland, quien declaró que participó con 15.000 florines, en concepto de una asignación de este tipo, en la póliza abierta por los Cazenove en 1763 para el aseguramiento de un buque llamado «La Concepción», que capitaneado por José Antonio Lazcano, viajó desde Cádiz a El Callao (119). Podemos comentar varios ejemplos de apertura de una póliza de seguro en Amsterdam, con suscriptores varios, en los que pueden verse distintas formas de participación gaditana. En el año 1758, especialmente inseguro en el Atlántico, algunas casas bancarias amsterdamesas pagaron el dinero de diferentes pólizas que cubrían riesgos de viajes de negocios. En uno de ellos, un navío holandés se hundió, aparentemente mientras ejercitaba el contrabando, en el Cabo

(117) G.A.A., N.A., 11452/23. 5 de marzo de 1766. El seguro se abrió en noviembre de 1765. Aparte de los banqueros había varios suscriptores: Jan Neel e hijos (por 4.000 florines), Gerard Clifford (2.900 fl.), Jacobus van der Poll (2.000 fl.), J. W. Valkenier (2.000 fl.), Jan Frederik Albrecht e hijos (1.500 fl.) y los mismos (1.500 fl), que hacían un total de 13.900 florines al 3,5 %.

(118) G.A.A., N.A., 11377/82. Suscripción abierta por Jouneaulx & Parelle en septiembre de 1758 en el navío holandés «San Fernando», que viajó a Santo Domingo.

(119) G.A.A., N.A., 12372/86.

**PÓLIZAS DE SEGUROS SOBRE EL VIAJE DEL «L'AMSTERDAM»,
AMSTERDAM-CÁDIZ (1747-1758)**

<i>Sumas (en diferentes monedas)</i>	<i>Lugar</i>
57.000 fl.	Amsterdam
16.000 fl.	Zelanda
15.000 ps. esc.	Cádiz
16.000 mk.	Hamburgo
30.000 Lb.	Marsella
1.000 L. St.	Londres

Fuente: G.A.A., N.A., 10773/430. Abierto por la firma de Abraham y Daniel Nunes Tavarez. Abreviaturas de las especies de moneda:

- Fl.: Florín holandés.
- Ps. esc.: Peso escudo español.
- Mk: Marco de Hamburgo.
- Lb: Libra (o livra) usada en Marsella.
- L. St.: Libra esterlina de Londres.

François, cerca de las costas de la isla de Santo Domingo, registrándose una pérdida de 88.000 florines, cubierto por un seguro de 36.900 libras, de las cuales, 13.400 (no se indica la especie de moneda) fueron aportadas desde Cádiz (120). La participación en diferentes cantidades y monedas diferentes era usual en los viajes comerciales en la ruta Amsterdam-Cádiz, cuando en el cargamento, o en la propia financiación de los servicios de fletes, colaboraban casas y compañías de distintas ciudades. Por ejemplo, en la travesía del buque «L'Amsterdam», capitaneado por el holandés Gerben Annes, en abril de 1758, desde la capital neerlandesa hacia Cádiz, se suscribieron las participaciones según se recogen en el cuadro II.7).

Este tipo de colaboración entre los aseguradores para viajes de negocios directos en la ruta Amsterdam-Cádiz pudo ser muy numeroso, a juzgar por los indicios encontrados en los protocolos notariales holandeses sobre el pago de seguros a buques siniestrados. La firma de banqueros *Jounaeulx & Parelle* cubrieron de esta manera los riesgos de varios viajes de negocios en esta ruta, como el del navío «Le Neptune», capitaneado por Jacob Leest y otros, aunque siempre quedaba la sospecha de que dichos navíos siniestrados habían realizado contrabando en el Caribe (121). En ambos casos, los buques transportaban coloniales (azúcar, sobre todo, por valor de más de 60.000 florines) con destino a Cádiz, y siniestraron en

(120) G.A.A., N.A., 11377/82. 20 de septiembre de 1758. Había otros distintos suscriptores en Amsterdam, pero no se conoce la identidad del gaditano ni de la especie de moneda en que pagó.

(121) G.A.A., N.A., 11378/73. *Ibidem*, 11379/26.

mitad del Atlántico, lo que producía el recelo español de que algunos buques llegados desde Amsterdam se apartaban demasiado en la ruta atlántica, rozando territorios un tanto lejanos al puerto gaditano (122).

Es llamativa la predilección por el mercado americano. Los comerciantes flamencos y holandeses de Cádiz confiaban a sus corresponsales la ejecución de sus pólizas de seguros cuando realizaban cargamentos en las flotas y registros con destino a América. Pero hay también un par de casos de comerciantes holandeses de Cádiz, como Pedro Hendrix y Octavio Barbour, dedicados a las pólizas de seguros. El primero realizó estas actividades junto con otros negociantes, aunque ignoramos si en forma de compañía. En 1741 firmó una póliza con sus socios, Diego Soler y la firma *Vincent y Verduc*, de Cádiz, sobre el viaje de un buque holandés «El Ave Fénix», del capitán Peter Colombijn, que navegó al Caribe con mercancías cargadas por Bernardo Van Dahrl, miembro de la nación flamenca. La póliza ascendía a un total de 10.000 pesos escudos, y la nao fue apresada en Jamaica por el corso inglés, aunque no sabemos si el viaje de negocios tenía a dichas costas, o a las españolas de ese territorio, como destino final (123).

La actuación del miembro del consulado neerlandés gaditano, Octavio Barbour, es también figurativa de los negocios en materia de fletes y seguros marítimos. En 1751 Barbour y compañía firmaron una póliza de seguro de 10.000 pesos escudos de plata antigua de 128 cuartos a razón de 4 y 3 cuartillos por ciento «*para correr los riesgos regulares*» del viaje entre Cádiz y Cartagena de Indias de un navío propiedad del flamenco Livino Bernardo Van den Broucke (124). El hundimiento del navío en el Cabo de Corrientes supuso el pago de dicha póliza para sufragar la pérdida del buque, cuyos aparejos y pertrechos, cubiertos por la misma, ascendían a unos 15.000 pesos escudos (125). En marzo de 1752 Barbour aseguró el embarco de una partida propiedad del comerciante español Lorenzo del Arco, por valor de 233.691 reales, en el navío «Nuestra Sra. de la Esperanza». La póliza era de 7.360 pesos de a 128 cuartos, y fue pagada por el holandés tras el naufragio del buque «*en una costa brava junto al río Grande, próximo al puerto de Buenos Aires, perdiéndose enteramente su casco y carga, y ahogándose toda la tripulación*» (126).

La actividad de estos aseguradores gaditanos se vio especialmente en los viajes destinados a puertos hispano-americanos. En 1744 Thomas

(122) *Ibidem*.

(123) A.H.P.C., P.N., 23/5334, fols. 125-127 y fols. 160-162v. Fianza de saneamiento y «de la Ley de Toledo», por los autos para el cobro de la póliza por el cargador del buque, Bernardo Van Dahrl.

(124) A.H.P.C., P.N., 25/5746, fols. 470-471v.

(125) *Ibidem*.

(126) A.H.P.C., P.N., 25/5748, fols. 410 y v.

Waddingh, comerciante inglés de Cádiz, recibió de la firma de Octavio Barbour y Pedro Bermier 2.500 pesos escudos de plata antigua de 128 cuartos por un seguro expedido por dicha compañía, quienes «*aseguran al otorgante por cuenta de quien perteneciese*», sobre mercancías que Waddingh había cargado en el navío «San Joaquín», que navegó de cuenta del rey al puerto de Veracruz. La póliza del seguro, firmada en 29 de julio de 1743, se pagó por los aseguradores, debido a que el navío fue apresado por piratas ingleses. Cuando un apresamiento de este tipo se producía, la justicia del puerto gaditano ordenaba el pago del seguro (127).

También algunas compañías de flamencos fueron aseguradas por parte de otros negociantes dedicados a los seguros. La casa comercial de la familia Beyens utilizaba los servicios de los franceses *Magon Lefer Hermanos* hacia 1744, aunque aquí la mercancía asegurada podía haber sido cargada por otros comerciantes, vislumbrándose también un posible papel de intermediarios flamencos en los negocios de los seguros de la mar (128).

Las negociaciones de letras de cambio, así como su endoso y su circulación de una plaza a otra, era también una actividad especulativa del mercado crediticio. Por ello, el negocio del cambio y giro de letras estaba relacionado con la balanza de pagos y con el precio de la moneda en función de su oferta y demanda, o con la abundancia de metálico en una plaza (129). Cádiz era un centro principal en el mercado del cambio, y su conexión con Amsterdam constituía un eje. El cambio que se operaba entre las dos ciudades se describe en manuales de la época, y, especialmente, el denominado cambio y recambio de letras, relacionado sobre todo con la especulación que conllevaba la costumbre del endoso de letras, en lo que la plaza financiera de Amsterdam jugaba un papel especial con respecto a Cádiz (130). Le Moine de l'Espine describe esta técnica del recambio como: «... *cuando el portador de una letra, que no le ha sido pagada, presta dinero para tomar otra letra de Cambio en la misma plaza, para cobrar su letra, que junto a la primera fue adjuntada, haciendo 2 letras de cambio, y esto es exactamente lo que se llama cambio y recambio*» (131).

(127) A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 58 y v. Cádiz, 31 de enero de 1744.

(128) A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 295 y v. Cádiz, 17 de julio de 1744.

(129) Carrasco González, M. G., *Los instrumentos...*, pp. 120 y ss.

(130) *Ibidem*.

(131) Le Moine de L'Espine & Le Long, l., *op. cit.*, p. 43: «Wissel en herwissel is wanneer de houder van een wisselbrief, die hem niet betaalt word, geld leent, of een ander wisselbrief in de plaats neemt, om zijn wisselbrief daar meede te betalen, die bij zijn eerste wisselbrief gevoegt zijnde, twee wisselbrieven uitmaaken, en dit is eigenlijk 't geene men wissel en herwissel noemt...».

**PLAZAS EMISORAS DE LETRAS DE CAMBIO CON DESTINO A CÁDIZ
(1713-1763)**

<i>Plaza emisora</i>	<i>Nº</i>	<i>%</i>	<i>Plaza emisora</i>	<i>Nº</i>	<i>%</i>
París	3	1,9	Rotterdam	2	1,2
Amsterdam	79	50	Hamburgo	3	1,9
Gante	23	14,7	Génova	3	1,9
Londres	15	9,6	Nantes	1	0,6
Lila	2	1,2	Leiden	2	1,2
Amberes	9	5,7	Tenerife	1	0,6

Fuente: A.H.P.C., notarías 5 y 9.

Las relaciones de cambio con otras bolsas extranjeras continuaron siendo importantes, figurando Amberes como la plaza de contratación más utilizada, después de Amsterdam, y con no mucha diferencia con respecto a la segunda mitad del siglo XVII, en materia de regulación y cambio. La moneda americana, el peso mexicano y el peruano o perulero, como se le llamaba en Cádiz, tenían un alto precio, y por esta razón el cambio con América fue muy apreciado sobre todo por los inversores y contratistas de riesgos marítimos. La mayoría de estos contratos solicitaban el pago del préstamo en dinero americano (132). Aunque no se pueden ofrecer, por el momento, novedosas teorías sobre el sistema de cambio y moneda entre Amsterdam y Cádiz, sí se debe corroborar una extraordinaria primacía del Banco de Amsterdam, el «Wisselbank», que aún en el siglo XVIII monopolizaba los cambios (véase cuadro II.8).

Según este recuento, de un total de 156 letras protestadas por flamencos y holandeses en Cádiz, la mayor parte de ellas procedían de Amsterdam. Otras ciudades como Portsmouth, Watterford, Haarlem, St. Omer o la italiana Livorno (Liorna en la mayoría de los documentos) también giraron letras con Cádiz, pero en número muy inferior a las ciudades expuestas en el cuadro II.8.

Por último, una breve mención sobre la relación existente entre comercio de importación y redistribución a otras áreas regionales. Al contrario de la colonia flamenca y valona de Tenerife, que disfrutaba de la tenencia y explotación de viñedos (133), lo cierto es que, en Andalucía, los flamencos, y menos aún los holandeses, no se caracterizaron por ser productores agrícolas, aunque sí comerciaban y exportaban frutos del agro. Los flamencos y los holandeses merecían destacar en otras activi-

(132) Baetens, R., *op. cit.*, p. 251. El autor cita un *opgeld* para el peso mexicano del 60 %, y para el peruano del 50 %.

(133) Everaert, J., «L'hispanisation.....», p. 156.

dades relacionadas con la economía local y regional andaluza. Sabemos que eran proveedores a granel de trigo y otros cereales a negociantes de la provincia de Cádiz y a otros vendedores en regiones del sur de España, y existen ejemplos aislados de cómo se hacían estas compra-ventas, en ocasiones mediante contratos. El trigo venía en barcos fletados desde Amsterdam al Báltico, en donde se recogía, a no ser que ya estuvieran almacenadas en los puertos neerlandeses. Era común que los navíos holandeses las cargaran directamente en los puertos bálticos, de la mano de sus proveedores allí, quienes eran, generalmente, miembros de su propia nación (134). Los navíos navegaban en lastre a ciudades como Riga y Arcangel para cargar el grano, como ilustran los numerosos contratos de fletamentos realizados en Amsterdam con esta misión (cuadro A.2 del apéndice).

Una vez que la carga llegaba a Cádiz, el consignador del buque se ponía en contacto con los interesados en el propio muelle de la ciudad, y se vendía al por mayor (casi siempre más de 1.000 fanegas del grano que fuese, costando una fanega de trigo, en 1723, 1 peso escudo de plata). Los compradores podían ser otros mayoristas o incluso los mismos atahoneros gaditanos que necesitaban el producto para la elaboración de pan, como queda detallado en un contrato de venta de trigo entre Francisco Joseph Van Hemert y un grupo de atahoneros gaditanos (135).

No solo proveían de trigo y otros granos, sino que algunas compañías de flamencos vendían en Cádiz las vituallas y material naval importado a bordo de buques holandeses procedentes del Báltico. Era muy común, sobre todo, la importación de madera para la aplicación a la construcción naval. Las vigas y cuarterones de madera se vendían en Cádiz a precio de 15 reales de plata cada pieza de 48 pulgadas (136). Dichas ventas se realizaban por medio de un corredor de lonja, cuyo papel en el canje y compraventa de productos es digno de tener en cuenta. En alguna ocasión desempeñó un hábil papel en la dinámica de la relación entre puertos y en los asuntos entre fletadores y consignadores. En septiembre de 1723 el comerciante holandés Justo de Termeyer, consignador del buque «San Pedro», requirió al corredor de lonja, Diego Van Batembourgh, *«a fin de que le solicitase y buscase carga que llevar y conducir en derechura a Amsterdam en Holanda, a donde había de hacer viaje sin*

(134) A.H.P.C., P.N., 25/5745, fols. 359 y v. Venta de 2.500 fanegas de trigo por Octavio Barbour a Pedro Prichando. La carga llegó en el buque «El Juan y Margarita», capitán Julián Jonger, fletado en Amsterdam. Cádiz, 25 junio de 1750.

(135) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 521-23v. Contrato entre Francisco Joseph Van Hemert y los atahoneros Diego Tomé Sebastián, Gerónimo Bueno, Juan Bernal, Francisco Tristán y Marcos Vando, por la compra de 2.400 fanegas de trigo, llegadas en el navío «San Cristobal», capt. Isaac Haverman, en 1723.

(136) A.H.P.C., P.N., 9/1581, fols. 16 y v. 14 de enero de 1718.

escala en el puerto de Saint Malo, ni recibir carga alguna para él» (137). En otro caso, el corredor Diego Van Batemburgh, a nombre del holandés Justo de Termeyer, reconoció la carga del buque, también declarado como francés, «San Pedro», capitaneado por Rabines Ameline, con mercancías para entregar a diferentes comerciantes de Cádiz. Termeyer le solicitó que buscara mercancías para cargar en el buque y salir en derecha con destino a Amsterdam (sin escala en otros puertos); el corredor «puso advertencia como es costumbre, por escrito, en la calle Nueva para dar noticia pública a los hombres del negocio de Cádiz», consiguiendo una carga de frutos y otros, y ajustó con los negociantes diferentes fletamentos de carga en el buque del navío, que iban consignados a comerciantes de Amsterdam (138). Se ve aquí otra faceta del papel del corredor de lonja, la de tasar las mercancías y ajustar nuevos precios cuando había problemas o se detectaba que la mercancía estuviese tarada. Era costumbre que el corredor de lonja diera la noticia pública sobre los buques libres con destino a un puerto determinado, para que el consignador de un navío anclado en la Bahía pudiera contratar fletes con diferentes comerciantes con el fin de llenar el buque. Al igual que como se solía hacer con las letras de cambio, los fletes libres se pregonaban, a viva voz, en la calle Nueva de la ciudad de Cádiz (139). Este oficio de corredor de lonja, que, como vimos, fue desempeñado por varios individuos de la nación flamenca, estaba muy relacionado con la función del consignatario en el puerto y con el almacenaje y venta de las mercancías. En los años cuarenta formaban parte de los denominados 60 corredores de turno nombres como Teodoro Joseph de Roy, Juan Hubin (hijo) o Joseph Gadeyne, que luego fueron también importantes hombres de negocios, e incluso nobles ciudadanos. Como en otros casos, el corredor tenía arrendado su empleo al dueño de los mismos, que en 1746 era Agustín Ramírez Ortuño, y formaban una auténtica asociación corporativa, con el fin de «que no haya intrusos que defrauden» (140).

Pero el tránsito de productos era la principal actividad del comerciante gaditano. La introducción y venta de textiles en el puerto de Cádiz, la

(137) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 1188 y v.

(138) A.H.P.C., P.N., 9/1586, fols. 1188 y v. Cádiz, 27 de septiembre de 1723, ajustado a nombre de Justo de Termeyer, por mediación del corredor flamenco Diego Van Batemburgh.

(139) *Ibidem*. Cf. el interesante estudio sobre la Correduría de Lonja gaditana realizado por Carrasco González, M. G., *Corredores y Comercio. La Correduría de Lonja gaditana entre 1573 y 1805*, 1999, pp. 37 y 64.

(140) A.H.P.C., P.N., 14/3130, fols. 372-75v. Cádiz, 2 de diciembre de 1746. Poder que los corredores de lonja de Cádiz dieron a algunos de sus miembros, para acordar cómo «se ha de componer la universidad por S.M. mandada establecer en él, así de españoles y naturales de estos reinos como extranjeros de fuera de ellos que por nuestros nombres y firmas que a el fin de este instrumento pondremos se contendrá quien es cada uno, y tendrán un fuero y derecho al que se someterán», Carrasco González, G., *Corredores...*, pp. 50 y ss.

cual se hacía al por mayor, mediante subasta pública, también estaba acorde con la venta al por menor en la propia ciudad. Las remesas llegaban al puerto gaditano y su desembarco se realizaba siempre por el consignatario, quien pagaba los derechos reales en la Aduana y las conducía a su casa. En ese momento, el administrador de la aduana reconocía la mercancía y comprobaba su estado, percatándose si esta tenía «*avería*», notificándose un instrumento notarial denominado declaración por causa de avería, y que describen, sumariamente, las actividades de mediador del corredor de lonja en la venta de productos y el trato que se daba a los mismos. La actuación del corredor de lonja era muy necesaria, pues actuaba como intermediario en las transacciones y como testigo en acuerdos y contratos (141).

Los barcos holandeses traían manufacturas textiles que las firmas holandesas y flamencas de la Bahía embarcaban con destino a América o bien las introducían en la región. Había algunas casas comerciales, como *Thomas y Adrián Hope & co.*, que enviaban textiles, para ser beneficiadas en el mercado regional andaluz a cambio de algunos envíos de lana (142). También algunas firmas inglesas gaditanas recibían manufacturas por vía de los puertos holandeses. En ese mismo año de 1755, Strange y compañía recibió, de la firma de banqueros Guillermo Gedeon y Juan Deutz, diversas partidas de textiles que ellos vendieron a varios mayoristas andaluces, por valor superior a los 200.000 reales (143). Pedro Strange declaraba acerca de la acaudalada firma de amsterdameses, que estos: «*con mayor esfuerzo han sido causa del fomento y adelantamiento de la dicha mi compañía, haciéndole gruesas remesas de géneros y mercadurías para que somos sus consignatarios se vendiesen por su cuenta y riesgo interesándose por mitad, por tercias o cuartas partes o ya en el todo por vía de comisión, en que de todas suertes resultaba beneficio*» (144).

Otro producto importante del que extraían también un considerable provecho en el mercado inter-regional fue con el vino de Jerez. Como ya hemos indicado, los holandeses, al igual que los hanseáticos, eran grandes consumidores de los caldos de la provincia, y ambos eran, al

(141) A.H.P.C., P.N., 23/5338, fols. 354 y v. Declaración hecha por Joseph Gadeyne a pedimento de Bernardo Van Dahrl. Cádiz, 16 de diciembre de 1748. El desacuerdo hacía referencia a que el capitán por propia iniciativa, y en su idioma (neerlandés), había escrito abajo en los conocimientos del embarque que en caso de «*ir en convoy se le había de acudular el flete*», a lo que el consignatario, Joseph Beyens, indicó que eso no estaba ajustado.

(142) A.H.P.C., P.N., 25/5750, fols. 477-483v. 20 de junio de 1755. En este año, Hope & co. cargó en el flete de retorno 108 sacas de lana de Andalucía (sic) por valor de 12.290 reales.

(143) A.H.P.C., P.N., 25/5750, fols. 477-483v.

(144) A.H.P.C., P.N., 25/5790, fols. 468 y ss.

parecer, los principales catalizadores con destino al mercado del Báltico (145). Para el desarrollo de esta actividad, exportación de vino, el comerciante debía sacar guías y despachos que lo permitieran, en la Real Aduana de la localidad en donde fuesen criados los vinos (146). Esta formalidad era semejante a la que tenían que cumplir los propios comerciantes españoles.

(145) Cf. Maldonado Rosso, J., *op. cit.*, pp. 67 y 101 y ss.

(146) Por ejemplo, una firma holandesa que se dedicaba a la comercialización de vino era Juan de Conique, comisionista en Cádiz de la firma Salomón y Jacob de Conique. A.H.P.C., P.N., 23/5317, fols. 1030 y v. 9 de diciembre de 1718. Poder de Conique a Antonio Camacho.

III

LA PROLONGACIÓN AMERICANA: LA PARTICIPACIÓN EN FLOTAS, GALEONES Y NAVÍOS DE REGISTRO

Ante todo, Cádiz era un puerto para América y para muchas casas comerciales de la República holandesa y de las provincias neerlandesas del Sur, que, como vimos, continuaban interesadas en este tipo de comercio. El éxito de un viaje de negocios con destino a la América española pasaba por Cádiz o por las islas atlánticas, que también estaban incluidas en esta conexión. La navegación por el Atlántico entrañaba muchos peligros y, aunque estaba prohibido, muchos buques que partieron de Amsterdam, con una bandera de los Estados Generales, debido, bien a accidentes de la mar o intencionadamente, cruzaron el Océano con destino a las posesiones españolas de Ultramar. El puerto canario de Tenerife fue objeto de cuatro viajes de negocios de buques holandeses que anteriormente habían realizado su escala gaditana, como hizo, por ejemplo, el «Veleta Marija» en 1746, con la sospechosa posibilidad de que se tratara de viajes atlánticos completos (1).

De entre los contratos de fletamentos seriados y analizados en este trabajo solo 5 viajes de negocios concertados en la capital holandesa (el 4,9 % de la conexión atlántica y tan solo el 0,9 % del total de los fletes) incluían en su ruta la escala gaditana y un posterior viaje a las posesiones españolas de América. Se daba también el caso contrario, primero América y luego Cádiz; viajes en los que los navíos traían productos coloniales para ser vendidos en Andalucía (2). Han sido constatados también algunos casos de viajes directos entre Amsterdam y la América española, sin contemplar su escala en la Bahía.

(1) A.R.A., L.H., 173. Navío cargado en Amsterdam por Jan Smidts en 1746. Se detuvo en San Sebastián y Cádiz, se dirigió a Tenerife, y se pensó, tal vez, en una travesía atlántica, aunque ello estaba prohibido y el cónsul holandés de Cádiz debía ser prudente a la hora de informar sobre ello a los Estados Generales.

(2) A.H.P.C., P.N., 9/1583, fols. 324 y v.

Pero la actividad comercial del hombre de negocios neerlandés con América a través del puerto gaditano era mucho más amplia y compleja que la que los contratos de fletamentos realizados por orden de las casas comerciales de los Países Bajos puedan testimoniar. En general, la dinámica en la que se desarrollaba este comercio ha sido muy estudiada, y, en términos generales, la participación de los flamencos y holandeses de Cádiz no presentaba novedades con respecto a otras colonias o a ellos mismos en tiempos precedentes, a excepción quizás de que cada vez más utilizaban los navíos de registro, incluso antes de la extinción del sistema de flotas y galeones (3).

Algunas aproximaciones al volumen de la participación de flamencos y holandeses en el mercado americano a través de Sevilla y Cádiz han demostrado que esta última ciudad continuaba siendo «*Het groot regard*» en la correspondencia de los flamencos con sus socios del Norte (4). Al mismo tiempo, se sabe que muchas compañías de comercio de Amsterdam enviaban sus mercancías a los puertos americanos a bordo de las flotas de Indias, y que el valor de estos cargamentos, por firma, podía oscilar entre los 500 y los 2.000 florines (5). Ya que las flotas y galeones partían desde la Bahía, las casas comerciales utilizaban a sus correspondientes de Cádiz como almaceneros, y estos enviaban los productos cuando los primeros lo ordenaban. Se dio el caso, como ocurrió en la flota de 1711, de que todo el cargamento era propiedad de negociantes holandeses. En este caso, que puede servir como ejemplo indicativo de gran interés para conocer cómo podían participar las casas comerciales neerlandesas en las flotas americana, cada firma (hasta un total de 281) tenía una obligación («*obligatie*») proporcional a las toneladas (en «*lasten*») que previamente habían embarcado vía Cádiz. Una valoración de las inversiones y beneficios aporta una idea de la variada participación social en estos tipos de negocios, tal como se expresa en el cuadro III.1 (6).

Estos inventarios ofrecen una visión de que, a pesar de los años transcurridos entre el inicio y el fin de un negocio con América a través de Cádiz, los depósitos de dinero y mercancías funcionaban. En la mayoría de los casos, las cuentas corrientes abiertas en Cádiz, con el fin de almacenar ambas cosas, en lugares cercanos a los puertos de la Bahía,

(3) García-Mauriño Mundi, M., *op. cit.*, pp. 244 y ss.

(4) Stols, E., *De Spaanse Brabanders...*, p. 66.

(5) Cómo se hacía está explicado en los inventarios de las casas amsterdamesas, que explican el fin del ciclo de estos negocios. Por ejemplo, G.A.A., N.A., 5672/1458-1454, Inventarios por envíos a Nueva España, 20 junio de 1720, Thomas Coghén y Diego Van Havre. A.R.A., L.H., 279, Inventario de la flota de Vigo.

(6) A.R.A., L.H., Inventario de la flota de Vigo. Sumas expresadas en florines, moneda de Holanda. Cf. Kamen, H., «The Destruction...», pp. 165 y ss. A continuación figura el número de «*obligaties*» u obligaciones correspondientes, y el porcentaje de compañías de comercio que tenían tantos número de ellas.

OBLIGACIONES EN LA FLOTA HUNDIDA EN VIGO (1702-1711)

Sumas	Número de obligaciones	%
Hasta 100 fl.	46	16,3
Hasta 500 fl.	115	40,9
Hasta 1.000 fl.	47	16,3
Más de 1.000 fl.	73	25,4
Total	281	

tenían como principal destino las embarcaciones de América. En Cádiz y en El Puerto de Santa María se ubicaban estos almacenes y sus depositarios enviaban, regularmente, estos productos, a su nombre o al de otra persona en las flotas y los registros. Fue, precisamente, la forma en la que se llevaban a cabo estos negocios lo que dificulta, actualmente, una medición del volumen de mercancías cargadas y recibidas por la comunidad neerlandesa de Cádiz, así como por otras comunidades foráneas (7).

Aunque no existen datos de volumen definitivo, la participación de holandeses y flamencos en las flotas, galeones y registros pudo ser muy abundante y diversificada: desde los negocios adicionales que incluía la «venta a riesgos» (sic) de mercancías, hasta el clásico uso del testaferrero, y otras modalidades. Existen testimonios de que en la década de 1720 una buena parte del comercio con los puertos de La Habana, Veracruz y Cartagena de Indias se realizaba gracias a los envíos holandeses y flamencos desde Cádiz. No sucedía así en Portobelo, donde los franceses realizaban una desleal competencia al resto de las naciones del norte de Europa (8). Por ejemplo, se sabe que las firmas neerlandesas monopolizaban la compra y la venta de algunos productos como el cacao o la cochinilla (9); y que eran también unas de las máximas introductoras de manufacturas textiles en los puertos de la América española, al igual que lo fueron en el XVII (10). En el campo de la reexportación, enviaban al norte de Europa productos de los que se carecía en las propias bases ultramarinas, como eran el índigo, la quinina y otras drogas (11).

(7) Como, de hecho, hemos comprobado en todos los inventarios completos que hemos reconstruido entre Cádiz y Amsterdam; cf. el caso de Pedro Francisco Coget, G.A.A., N.A., 2942/520, o el de Jacome Lorenzo y Eduardo Cornelis, A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 342 y ss.

(8) A.G.I., Santo Domingo 699, «Compendio de las nuevas...».

(9) A.G.I., Arribadas 12, Memorial sobre el comercio del cacao, Cádiz, 11 mayo de 1728. Cf. Buist, M. C., *op. cit.*, pp. 389 y ss.

(10) Everaert, J., *De Internationale...*, pp. 372-379, García-Baquero González, A., *Cádiz...*, pp. 324 y 325.

(11) Jansen, L., *op. cit.*, p. 390.

En las primeras décadas del siglo XVIII realizaron remisiones de géneros a bordo de las flotas y galeones, donde solían cargar mercancías bajo facturas a nombre de los propios capitanes de navíos, maestros, o encomenderos y consignatarios de su confianza y crédito. Se han testimoniado algunos de estos envíos, protagonizados principalmente en los años veinte por las familias de flamencos afincadas y que gozaban de renombre y crédito en la ciudad, y sin las cuales, quizás las flotas no hubieran podido remontar la crisis que experimentaron a comienzos de siglo. Por ejemplo, la flota de Nueva España de Fernando Chacón, partió con un valor en mercancías textiles por valor de unos 371.777 reales de plata, cargada principalmente por la familia Coghen y Montefrío a nombre de Joseph de Leyza (12). Otros comerciantes afincados en la ciudad de la Bahía cargaron con su propio nombre, como Francisco J. Van Hemert, en la flota de los años de 1720 y hasta 1760, hasta un total de 16.091 palmos, en tercios y cajones, y otras tantas cantidades de vino y aguardiente (13). Generalmente, podemos catalogar a todos los hombres de negocios de la comunidad neerlandesa gaditana que participaron en el comercio americano en la misma escala de negocios que practicaba este comerciante de Haarlem: la exportación de textiles y metálicos, y solo eventualmente, agrarios, que, como se ha dicho, eran objetivo preferente de los cargamentos de retorno al norte de Europa. Y es que no tenemos indicios que demuestren que la participación, en general, fue distinta de la que este caso describe. La mayor parte de las veces, tanto los holandeses como los flamencos trataban con manufacturas. La españolización que las segundas y terceras generaciones de flamencos habían experimentado supuso una ventaja, no solo para ellos mismos, sino también para las casas comerciales, generalmente de sus familiares y parientes, residentes en las ciudades de los Países Bajos, que traficaban a través de sus socios gaditanos. Esa era la razón de que los flamencos fuesen siempre los primeros acusados en contravenir la ley prohibitoria principal del monopolio hispánico: recibir encomiendas de extranjeros (14). Los hijos de flamencos recibieron muchas licencias de la Casa de la Contratación, no solo para cargar mercancías sino también para embarcarse ellos mismos a bordo de las flotas y galeones. Pero esto era solo una parte de la conexión entre Cádiz y América, protagonizada por

(12) A.H.P.C., P.N., 5/996, fols. 36 y v. Declaración de Beatriz Jacome, en 1 de febrero de 1723. La mercancía consistía en encajes del Puy, olanes de Cambray, baptistas y varas de morleses, principalmente, llegando sana a Nueva España, aunque no se vendió inmediatamente.

(13) García-Mauriño Mundi, M., *op. cit.*, p. 304.

(14) A.G.I., Indiferente General 2301, Impreso «Por el fiscal de S.M...»; Everaert, J., «La hispanización...», p. 149. Cf. García-Mauriño Mundo, M., *op. cit.*, pp. 41-43. Heredia Herrera, A., «La presencia de extranjeros en el comercio gaditano en el siglo XVIII», *Home - naje al Dr. D. Antonio Muro Orejón*, tomo I, Sevilla, 1979, pp. 235-243. García Fuentes, L., *op. cit.*

los negocios neerlandeses. En muchas ocasiones se ha hablado de un tipo de participación indirecta, caracterizada principalmente por la ilegalidad y el encubrimiento. Una de estas formas participativas más frecuentes fue la que suponía el uso, o el requerimiento, de un testaferro. El caso del encomendero, o mediador español que embarcaba en las flotas géneros almacenados o traídos a la ciudad por individuos no naturalizados era algo muy común a todos los extranjeros, y es aquí donde puede apreciarse el papel de Cádiz como lugar de depósito, almacén e información, a la vez que explica la existencia de tantas declaraciones en las notarías gaditanas sobre la verdadera identidad de los dueños de las mercancías que muchos comerciantes de la ciudad embarcaban. Lo más indicado es explicar esta participación tal y como los propios comerciantes la describían, aunque existen muy pocos casos en los que los comerciantes reconocían, ellos mismos, cómo realizaban este comercio. Christian Duisbergh embarcó, en los galeones del Conde de Casa Alegre, un frangote de mercaderías «*en cabeza de Juan Arteaga y Ochoa, a cuyo favor firmó el recibo al pie de la factura, Cristóbal de Barrabarzena, su consignatario*» (15). Por muerte de su consignatario, los diputados de comercio, en virtud del contenido de la factura, recogieron el caudal, perteneciente al holandés, en el Consulado de Cádiz, por un valor de 5.446 pesos y 5 reales. A título secreto, Juan de Arteaga firmó, antes de fallecer, una cesión de esa cantidad a Joseph de Iriarte, quien debía encargarse de hacerla llegar a manos de Duisbergh (16). Al parecer el comerciante neerlandés tenía otras sumas depositadas en el Consulado de comercio por cuentas de mercancías enviadas a América en diferentes flotas o registros.

Estas declaraciones, ¿describen cómo participaban en el negocio americano la mayor parte de los neerlandeses no avencindados en la ciudad o miembros de la nación flamenca?, ¿hace esta descripción alusión al uso de intermediarios? Indudablemente sí, y suponemos que esta táctica era perfecta, a menos que ocurriese, como en el caso aludido, un accidente que dificultara, de alguna manera, la llegada de los beneficios a las manos del verdadero dueño de la mercancía. Duisbergh declaró que envió mercancías a América a nombre de Juan de Arteaga y Ochoa, ciudadano de Cádiz, caballero de la Orden de Santiago, «*por estar impedido el otorgante hacerlo como nación de extranjero*» (17). En estos casos, los comerciantes extranjeros podían verse sorprendidos con una desagradable noticia: la confiscación de su oro y su plata para servir a la Corona, que, aunque tarde, casi siempre devolvía el dinero y sus intere-

(15) A.H.P.C., P.N., 2/371, Testamento de Christian Duisbergh, comerciante católico de Amsterdam, vecino de Cádiz, 11 de marzo de 1738.

(16) *Ibidem*.

(17) A.H.P.C., P.N., 2/371, sin fol., codicilo de 11 de marzo de 1738.

ses (18). En alguna ocasión el dinero que la Corona confiscaba era devuelto en un importe, o licencia de toneladas (19).

También hay pruebas de que algunas compañías de flamencos recibían en consignación buques de bandera holandesa, cargados de géneros diversos, para ser automáticamente embarcados en las naos de Nueva España, o bien el mismo navío holandés era registrado para América. Las operaciones efectuadas en este circuito Amsterdam-Cádiz-América pueden comprobarse en la descripción de algunos casos que tuvieron lugar entre 1750 y 1769, para los cuales existe bastante información.

Durante ese tiempo, Michel Goris, hombre de negocios de Amsterdam, ordenó a su corresponsal adelantar dinero a la compañía *De Somer y Van Rechem*, mediante letras de cambio, por valor de 2.000 ducados (20). Con ese dinero De Somer costeó una partida de textiles de 145 florines que llegó a Cádiz a bordo del navío «De Ludermina María», barco que la firma hizo navegar en la flota de Nueva España con destino a Veracruz. Ellos mismos también estaban encargados de recibirlo al regreso de la flota. Existen otros casos así, financiados desde Amsterdam, como los que realizaron la firma *Valverde y Tomati*, en esos mismos años, de un cargamento que alcanzaba un total de 4.580 ducados de 375 maravedíes (21); o el encargo de *Jan Neel & hijo* al comerciante gaditano Manuel Ribero, del embarco de mercancías por valor de 14.596 reales de plata, a bordo esta vez de un buque español (22). También tenemos poderes notariales otorgados en la propia ciudad de Amsterdam a compañías en Cádiz, que demuestran estas instrucciones para el embarco de productos almacenados o el registro de navíos, que en ciertas ocasiones pudieron ser los mismos buques holandeses llegados a Cádiz. En un poder del año 1710 podemos comprobar claramente una orden con el fin de enviar mercancías a bordo de las flotas de Indias a nombre de un encargado que viajaba como encomendero o que ya residía en América «*om ze in West-Indie te verkopen ten behoere van Gaspar en Manuel Winjgaert*» (23).

Relacionado con esta cuestión, las casas comerciales neerlandesas de la Bahía desarrollaron lo que podíamos denominar otra táctica de co-

(18) *Ibidem*. La suma adeudada a Duisbergh ascendía a 17.271 pesos escudos de plata más 6.791 en concepto de intereses.

(19) *Vid. Ut supra*.

(20) G.A.A., N.A., 11457/109, Letra de cambio, 24 de julio de 1767.

(21) G.A.A., N.A., 14460/50.

(22) G.A.A., N.A., 10562/59, 14 de enero de 1767. El navío español «El Triunfo», capitaneado por Francisco Galván, fue en conserva de la flota de Nueva España, y cargado por Jean Neel e hijo, de Amsterdam.

(23) Dice textualmente: «*para que ellos vendan en las Indias Occidentales en nombre de Gaspar y Manuel Wijaert*». G.A.A., N.A., 2941/73. Poder dado por la firma de los hermanos Wijnjaert a Gaspar de Conincq y co., Cádiz, Amsterdam, 31 de enero de 1710. Las mercancías irían a manos de Diego Alonso Toscano, en Honduras.

**NAVÍOS CONSIGNADOS A HOLANDESES Y FLAMENCOS,
VENDIDOS EN CÁDIZ, PARA NAVEGAR A AMÉRICA**

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Fáb.</i>	<i>Ton.</i>	<i>Precio</i>
1714	Le Jeune Jacob	hol.	320	20-25.000 rs. de a 8.
1718	San Francisco Javier	esp.	80	300 ps. esc.
1721	La Fortuna Galera	hol.	150	6.500 ps. esc. de 10 rs.
1722	Jesús María	gen	—	2.500 ps. esc.
1722	La Reina Esther	hol.	—	14.000 ps. es.
1723	San Nicolás	hol.	—	20.250 ps. esc.
1723	San Pedro	hol.	200	8.150 ps. esc.
1729	La Galera del Naranja...	Ham	—	12.500 ps. esc.
1734	—	hol.	680	86.000 fl.
1743	La Ana M ^a Galera	hol.	—	18.000 ps. esc.
1749	San Felipe	ingl	150	3.000 ps. esc.
1753	De Samuel Galleij	hol.	180	26.000 fl.
1753	San José, San Nicolás, Ánimas	esp.	700	11.250 ps. esc.

Fuentes: A.H.P.C., P.N., 5/992, 5/1030, 9/1585, 9/1586, 9/1605, 16/3768, 19/4452, 23/5338, 23/5322, G.A.A., N.A., 7965/55, 8048/17, 10453/755.

mercio con la América española, vía Cádiz: la compra y venta de navíos holandeses, e incluso de otras nacionalidades y fabricación, que después viajaban a América como registros sueltos o en conserva de las flotas, algo que constituía, desde luego, una curiosa especulación. Los casos constatados notarialmente, aunque no muy numerosos, ofrecen ejemplos significativos de viajes de negocios directos con América. Aunque algunos de los navíos no fueron de fábrica holandesa, todos fueron consignados a comerciantes flamencos u holandeses de Cádiz, y vendidos en la ciudad, como fue el buque genovés comprado por Henrique de Roo e hijos después de conseguir una licencia de navegación para las Indias, o el inglés «San Felipe», comprado por Livino B. Van den Broucke y que navegó a Buenos Aires. También fue comprado en la Bahía el navío hamburgués «La Galera del Naranja Dorado», que llegó a ser propiedad del Almirante Adrián Colarte, pero que había llegado a Cádiz cargado de mercancías a nombre de los flamencos *Bellot* y *Warnck* (véase cuadro III.2).

En este cuadro aparecen algunos de los navíos consignados a las compañías flamencas y holandesas que fueron enviados a América, una vez vendidos en Cádiz, en la mayor parte de las ocasiones, con toda la carga a bordo. Se han añadido los precios a los que fueron vendidos (en diferentes monedas), sin intenciones comparativas. En algunos el nombre de los barcos fue cambiado por otro, con el fin de registrarlo en las flotas y galeones. Un ejemplo ilustrativo fue la venta de un barco por el holandés, vecino de Cádiz, Cornelio Matías de Roo, en favor de Manuel

Clemente Raqueso, vecino de Sevilla. El navío, ahora nombrado «San Juan y Santa Polonia», antes llamado «La Fortuna Galera», de porte de 150 toneladas, surto en el caño del Trocadero, obtuvo un permiso para hacer viaje en conserva de la flota de Nueva España de Baltasar de Guevara de 1723 (24). A su vez, este navío fue comprado por Cornelio a su capitán Jacob Jacobsenz, por escritura del 18 de febrero de 1721, por la Casa de la Contratación. La venta del navío se hizo por el precio de 6.500 pesos escudos de 10 reales de plata cada uno, incluidos todos sus pertrechos y carga. Para ser efectuada la compra el navío debía de estar libre de hipotecas y cargas y tener la aceptación del comprador.

En términos generales, la forma de la venta de un navío en Cádiz presentaba este esquema: se pagaba el precio del buque y a veces se incluía un dinero para el capitán, y, eventualmente, un sombrero, por vía de regalía, que podía ser sustituido por 500 pesos escudos de plata. (sic) (25). Asimismo, se pagaba la alcabala y el 4 % destinado a la Recaudación general de rentas de la ciudad (26). Cuando el buque era vendido en Cádiz, la decisión de los plazos de la paga siempre corría por cuenta de los cargadores originarios del buque, pues, en la mayor parte, la venta del barco en Cádiz para llevarlo a América, con nuevo nombre pero con la misma carga, suponía que los dueños de la mercancía participaban en el negocio del viaje a Indias. En mayo de 1743 Lorenzo del Arco, hombre de negocios de Cádiz, compró un buque de la Sociedad del comercio de Levante, «La Ana María Galera», al comerciante de Amsterdam Louis van Laer, su dueño, cargador y «boekhouder», quien pedía por él 36.000 florines, incluyendo la carga. El holandés encargó al intérprete Jacob Jacobsenz que: «*en caso de que, aunque lo dudo, en cuenta V.m. aficionado para la compra del navío con lo perteneciente a él excepto el pasaporte de Argel, debe V.m. conseguir por él 36.000 florines, moneda corriente de Holanda al contado y al entrega y de ningún otro modo*» (27). Al final se consiguió venderlo en 32.000 florines (18.000 pesos escudos de plata antigua de 128 cuartos) (28). Estas curiosas especulaciones estaban muy cerca de la ilegalidad.

La participación en los navíos de registro era también algo muy común. En la periodización ofrecida para el comercio de Cádiz, la época más brillante se dio, precisamente, a raíz de la generalización de la navegación de registros, y la actuación de extranjeros en ellos era muy

(24) A.H.P.C., P.N., 5/996, fols. 142-145v. Cádiz, 15 de abril de 1723.

(25) A.H.P.C., P.N., 23/5322, fols. 456-460v. Compra de un buque por Adrián Colarte en 1743.

(26) A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 299-300v. Venta del «La Ana María Galera», del capitán Cornelio Leendertsz, en 1743.

(27) A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 299-300, Cádiz, 23 de mayo de 1743.

(28) *Ibidem*, fol. 299v.

abundante (29). Las casas comerciales de Cádiz participaban abiertamente en este negocio, porque, obviamente, las salidas de registros eran más regulares que las flotas y galeones, sobre todo a partir de 1739. Los hombres de negocios pertenecientes por derecho de ciudadanía a la nación flamenca participaban abiertamente en el apresto y carga de estos buques de registro y solían nombrar a un apoderado para que concurriese, junto con la persona que designase el dueño del registro, a la ejecución de los fletamentos de carga que se hicieren (30).

Con los viajes de registro aparece, en ocasiones, la especulación sobre las licencias de toneladas, algo que no ha quedado del todo claro, pero que sin duda es otro interesante ejemplo de especulación encubierta. Estas licencias consistían en un permiso para fletar un buque por un número determinado de toneladas, cuyos fletes los negociantes abrían a la oferta pública, y por los que tal vez no pagaban impuestos, ya que se trataba de una especie de donativo gracioso (31). En 1743, Manuel de Arriaga recibió un permiso de 336 toneladas para cargarlas rumbo a Nueva España. Utilizó un buque holandés, «El Carlos Enrique», capitaneado por Erasmus Boo, y para pagar el correspondiente adelanto de dinero a la administración por la concesión de las toneladas, solicitó la cantidad de 24.000 pesos escudos al flamenco Francisco Hue, que era el consignatario del buque holandés a su llegada a Cádiz, a cambio de una hipoteca sobre el permiso de toneladas (32). Estos préstamos condicionaban a los acreedores para embarcar mercancías de su propiedad (33).

Existen otros casos de participación en los navíos de registros, en los que los dueños eran los mismos comerciantes flamencos, que abrían la capacidad del buque a distintos fletes para otras compañías del comercio de Cádiz. Ese fue el caso de Livino Bernardo van den Broeck, propietario de un navío, «La Ana María y San Félix», capitaneado por Joseph Félix de Flores, y que recibió un permiso del rey para realizar un viaje de registro a Cartagena. El 15 de febrero de 1748 otorgó poder al capitán del navío para que en su nombre cobrase el importe de averías, fletes, pasajes, útiles, etc., necesarios para el viaje (34). Estos poderes ilustran las obligaciones existentes entre el capitán del navío y el dueño del buque

(29) García-Baquero González, A., *Cádiz...*, p. 163. Cf. Arazola Corvera, M. J., *Hombreres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Sevilla, 1998.

(30) A.H.P.C., P.N., 9/1593, fols. 30 y v. Convenio entre el Almirante Pedro Adrián Colarte y Gaspar Gregorio Van Hemert, 26 de enero de 1730.

(31) Cf. Crespo Solana, A., «Los registros destino Buenos Aires del comerciante gaditano Andrés Martínez de Murguía (1717-1730)», *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del Prof. Braulio Justel Calabozo*, Cádiz, 1998, pp. 499-510.

(32) A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 554-556v. Obligación entre Francisco Hue y Manuel de Arriaga, Cádiz, 30 de octubre de 1743.

(33) *Ibidem*.

(34) A.H.P.C., P.N., 25/5338, fols. 92-96v.

de registro: el capitán debía liquidar cuentas con el maestre, pilotos, contramaestres, oficiales y demás gente de mar empleada a bordo, nombrar la tripulación necesaria en el viaje de retorno y correr con el apresto, carena y despacho, personalmente o con intermediarios. Con respecto a asuntos estrictamente comerciales, el capitán tenía la responsabilidad de entregar las mercaderías que hubiera recibido el navío en el momento de su partida a Cartagena, conforme al registro. En Cartagena debía solicitar a los oficiales reales las certificaciones de haber hecho entrega a dueños y consignatarios. El capitán y el consignatario eran los encargados de vender las mercancías (35).

Siempre que había posibilidad de algún negocio especulativo ello era practicado por los negociantes de todas las nacionalidades en Cádiz, incluyendo a los autóctonos. La especulación con las cesiones de buques de toneladas pudo haber sido algo muy arbitrario. La Audiencia de la Contratación otorgaba una licencia con un número determinado de toneladas a un negociante y este la arrendaba a otros negociantes hasta completar el número. Aunque está lejos de poder ser medido, existe la posibilidad de que los holandeses y flamencos participaran en este negocio.

(35) *Ibidem*.

IV

RUTAS Y TRÁFICO MARÍTIMO: LA CONEXIÓN ENTRE LAS DIFERENTES ÁREAS DE MERCADO

IV.1. La ruta marítima entre Amsterdam y Cádiz: los fletes

La navegación entre los puertos de Amsterdam y Cádiz estaba enmarcada en un esquema institucional, previo acuerdo entre las administraciones españolas y holandesas. El convoy hacia el sur peninsular era organizado regularmente por la Sociedad para el comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo y el apresto de la flota era severamente fiscalizado y vigilado por el almirantazgo (1). Aparte de dicha infraestructura institucional, en Amsterdam existía una de las bases técnicas más avanzadas en Europa en lo concerniente a los servicios relacionados con el transporte marítimo, siendo la aplicación de aquellas muy rentables para la navegación de largo recorrido, además de muy barata, una de las principales razones por las que el puerto holandés atrajo hacia sí la mayor parte de las exportaciones neerlandesas realizadas desde los puertos flamencos de Dunkerque y Ostende (2). Paradójicamente, los beneficios podían ser mayores, cuanto más larga era la ruta con sus correspondientes escalas. Un dato sobre las cuentas del viaje de un navío que cubrió la ruta Amsterdam-Cádiz-Gibraltar-Sicilia-Cádiz-Barcelona-Mallorca, y de nuevo Amsterdam, fletado por la viuda de Anthony Waterman, «De Sara Cornelia Galleij», regresó a Holanda con un saldo doble del que partió, a favor de la firma, descontando los beneficios de intermediarios: unos 2.900 florines (3). La firma Waterman repitió la odisea un año

(1) El Almirantazgo tenía plazas administrativas en Amsterdam, Rotterdam, Zelandia, Frisia Occidental y Oriental, pero el de Amsterdam canalizaba la organización de los convoyes hacia el sur de Europa. Cf. 'T Hart, M. C., *The making...*, pp. 110 y ss.; Bruijn, J. de, *The Dutch Navy...*, pp. 99 y ss.

(2) 'T Hart, W. G. & Royen, P. C. van, «Het smakschip "De Neufville van der Hoop". Een onderzoek naar de rentabiliteit van de Nederlandse vrachtvaart in de achttiende eeuw», *NEHA*, 'S Gravenhage, 1985, pp. 150-169. Brulez, W., *op. cit.*, p. 409.

(3) G.A.A., N.A., 10755/715, contrato de fletamento de 19 de junio de 1754.

después con la navegación del buque «De María Galleij», con un saldo por valor total de 21.128 florines, y unos beneficios limpios de 5.187 florines y 10 «*stuiver*» (4). Por todo ello, Amsterdam reunía tres factores importantes para ser un puerto de salida rentable: la eficacia en la intermediación de los expedidores, la seguridad de la marina y la rápida expedición y pago en las tarifas de fletes. Por el contrario, ha sido señalada la ausencia de dichos factores como razones de la acusada decadencia que experimentó el puerto flamenco de Ostende en los primeros años del siglo XVIII, cuestión agravada, principalmente, por la impuntualidad en la salida de los convoyes, y por el hecho de que Ostende se había convertido en el puerto más caro del norte de Europa (5).

Los contratos de fletamentos de buques realizados tanto en Amsterdam como en la ciudad de Cádiz ofrecen una rica información de cómo se articulaba esta ruta comercial, e indican que en este intercambio se relacionaban los intereses de varias partes: la casa comercial con sus «*boekhouders*», los fletadores, los consignatarios y otros intermediarios en el puerto de salida y en el de llegada. Así, los contratos de fletamentos, junto con las listas elaboradas por el cónsul holandés en Cádiz sobre los barcos de bandera holandesa llegados a la Bahía, el «*Straatvaart*», han constituido la principal fuente para el análisis de la recomposición del tráfico y la ruta (6). En casi todos los fletamentos aparece constatado el nombre del navío, su capitán, casi siempre el tonelaje (en «*lasten*», que equivalía a dos toneladas españolas), el lugar, o lugares, donde debía ser cargado, la ruta, las escalas, el puerto de descarga y, en muchas ocasiones, los nombres del consignatario y de los cargadores (7).

El análisis del contrato como instrumento notarial lo hace susceptible de una posible comparación con el modelo notarial gaditano y, en general, con los realizados en otros puertos europeos. El contrato realizado en puertos neerlandeses, denominado «*bevrachtingscontract*», parece guardar, a simple vista, las mismas connotaciones que los contratos pactados en la Bahía de Cádiz, aunque estos últimos eran menos numerosos. Llama la atención lo poco que ha variado esta figura en el tiempo y entre regiones donde su uso era habitual (8). En general, unos y otros ofrecen información complementaria sobre la ruta, el precio del fletamento y los participantes en el negocio, principalmente el fletante y el carga-

(4) G.A.A., N.A., 10758/59, 21 de enero de 1755.

(5) Everaert, J., «Handel in Zuidelijke...», p. 98. Cf. también Asaert, G., Booscher, Ph. M., et al., *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, 1976-78, vols. II y III.

(6) Cf. cuadro A.2 del apéndice.

(7) *Ibidem*.

(8) Royen, P. C. van, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700*, Amsterdam, 1987, pp. 50 y ss. Cf. Rojas Vaca, M. D., *El documento marítimo-mercantil en Cádiz (1550-1600)*. *Diplomática notarial*, Cádiz, 1996, pp. 72-135.

dor (el fletador) y sus correspondientes papeles en el desarrollo de los negocios. También ofrecen datos sobre la actuación del capitán, quien a veces actuaba como factor o encomendero, algo muy común (9). Para el caso del fletamento de mercancías, uso más habitual de este tipo de contratos, su marco jurídico fue definido por tratadistas del derecho mercantil, como Hevia Bolaños, a principios del siglo XVII, de la siguiente manera: «es el contrato que se hace entre el dueño, o maestre de la nave, y el que lleva sus cosas en ella para llevarlas de una parte a otra, y por ello pagarle el precio de flete que concertaren» (10).

En España, las cláusulas que contenían los fletamentos estaban reguladas históricamente desde el Libro de las Partidas hasta el siglo XVIII por los consulados y la Casa de la Contratación. En el resto de Europa, los modelos de fletamentos han sido analizados para casos concretos de viajes de negocios entre puertos que comercialmente estaban muy conectados, como fue el caso de Andalucía y los puertos flamencos (11). En el siglo XVIII, los «*bevrachting*» holandeses mantenían semejanzas importantes con los pactados en Cádiz, según se concluye, generalmente, de la lectura de 139 fletamentos encontrados en el archivo notarial amsterdams y los pocos, solo unos 16, contratos en sí, que hemos podido hallar entre los documentos notariales gaditanos.

Según las cláusulas contenidas en todos los contratos estudiados, el pacto de flete se hacía siempre entre el propietario o capitán del buque y el dueño de la mercancía, aunque no necesariamente en el mismo puerto de carga del buque. El capitán del barco tenía como obligación ponerlo a disposición del fletador, que no siempre era también el cargador, para zarpar con el primer viento favorable y efectuar el viaje de negocios. Esta cláusula de obligación aparecía en todos los contratos, tanto gaditanos como los ordenados en el puerto de Amsterdam (12). El cargador y el fletador eran unas veces el mismo individuo y otras no. El fletador podía ordenar el flete y la carga de un navío, lo que sucedía muy regularmente en Cádiz, ya que los navíos holandeses eran muy apreciados, no solo por los comerciantes particulares, sino por miembros de las instituciones españolas, que acordaban, con los capitanes del navío, un contrato para cargar con destino al norte de Europa. Por ejemplo, el buque con bandera holandesa, fletado y cargado en 1715 por el administrador de las rentas de las salinas de Cádiz, Luis de Ocío y Salazar, para condu-

(9) Cf. Gámez Amián, A., *op. cit.*, p. 78.

(10) Citado en Rojas Vaca, M. D., *op. cit.*, p. 73.

(11) Rojas Vaca, M. D., *op. cit.*, pp. 73 y ss.; 'T Hart, W. G. & ROYEN, P. C. van, «Het smakschip...», pp. 150-169.

(12) G.A.A., N.A., 6813/485 y A.H.P.C., P.N., 9/1604, fols. 272-75 y otros. Son solo dos ejemplos de contratos, donde puede apreciarse claramente esta orden como cláusula de obligación.

cir sal a Amsterdam era un caso así (13). Pero también era común que en los contratos, sobre todo en aquellos efectuados en Amsterdam, apareciesen el cargador, que ordenaba simplemente el cargamento del navío, y un fletador, que se encargaba en el puerto de todos los trámites, y en muchos casos de poner el barco o buscarlo si no tenía uno en propiedad. Este socio intermediario que recibía el nombre de «*reder*» (de *ree - derijen* o pequeñas y medianas compañías navieras dedicadas al negocio del armamento) también podía viajar para cerciorarse de que la mercancía era beneficiada correctamente, se cumplían las escalas, se hacían diferentes cargamentos a lo largo del viaje, etc. Es decir, desarrollaba un servicio a la casa comercial que había ordenado el cargamento y flete del buque, de forma semejante a la *commenda* mercantil que tanto se ha descrito para los viajes desde España a América. Por lo tanto, en algunos casos, el contrato de fletamento entrañaba una especie de *commenda* mercantil, en la que el hombre de negocios entregaba a otro una mercancía para que la negociase en el viaje, dividiéndose luego los beneficios en la proporción convenida entre las partes. En este caso, la actividad a efectuar por el comendatario debía tener lugar en una plaza distinta a donde se hacía el contrato primigenio, por lo que el comercio de Indias ha sido siempre el ejemplo prototipo de este fenómeno, pero lo cierto es que era algo habitual en los viajes de negocios desde el norte de Europa, y parte de la migración llegada a España vino a bordo de los buques, con estos encargos y contratos (14). En cierto modo, el contrato de flete implicaba, en algunos casos, un acuerdo tácito de *commenda* mercantil, y en términos generales, el contrato de flete incluía tres cuestiones importantes de la «*commenda*»: la manifestación del recibo de mercancías, la promesa de gestión en el tráfico y la obligación de rendir cuentas por parte del individuo que acompañaba a la mercancía, capitán, encomendero o factor, a cambio de una retribución por su gestión, o gastos de comisión (15). Pero, aunque constatadas estas cuestiones, no son muy abundantes los ejemplos que podemos presentar sobre el viaje de este tipo de encomendero a bordo del navío fletado (16). Otros casos en los documentos notariales de Amsterdam nos describen la actuación

(13) A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 717 y v. Fletamento y carga del buque «La Paz de España» por Luis de Ocio y Salazar.

(14) Esta relación práctica, que no jurídica, ha sido descrita anteriormente. Stols, E., *De Spaanse...*, tomo II, pp. 3, 5, y ss. Cf. también Engels, M. Ch., *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs. The Flemish Community in Livorno and Genoa, 1615-1635*, Hilversum, Verloren, 1997, pp. 154 y ss. Así llegaron los comerciantes Jansen y Van den Broecke a Livorno.

(15) Esta aclaración no significa que relacionemos directamente la definición jurídica de una compañía comanditaria y una «comenda», tal como hoy la entendemos. Otros estudios sobre el fletamento a comienzos de la Edad Moderna también han señalado estas connotaciones. Rojas Vaca, M. D., *op. cit.*, pp. 131 y ss.

(16) G.A.A., 8572/1695, 28 de junio de 1720. Viaje de Dirk Ouweijans como encomendero de la firma Viuda de Adriaen Van Maelsen en el navío «San Anthonij», en 1720.

de los «reder», que no siempre viajaban. En la mayor parte de las ocasiones, estos socios solo se dedicaban a pactar el fletamento en el puerto (17). Suponemos que, en realidad, y aunque no quede implícito en el contrato, el capitán era una especie de socio comendatario del cargador y del fletador. El capitán estaba obligado a controlar el estado de la mercancía, la carga y descarga, etc., luego participaba de alguna manera del interés del cargador, obteniendo su parte en el flete. Si por causa de una tormenta, el capitán se veía obligado a arribar a algún otro puerto para salvar el navío, el fletador estaba obligado a pagar al capitán las dos terceras partes de los gastos del puerto, pero si el capitán entra en otro puerto sin razón de peligro, entonces era él quien debía pagar al fletador por daños y perjuicios (18).

Era también digno de tener en cuenta el papel que desempeñaban los factores del fletador en el puerto donde debía cargarse el navío. Como veremos más adelante, un elevado número de navíos fletados en la capital holandesa eran cargados, o bien completado su buque, en puertos distintos del contrato. Era esto común, por ejemplo, cuando la casa comercial mandaba el navío a algún puerto báltico para recoger trigo (19). También solía hacerse en la bahía de Cádiz: hay varios ejemplos de barcos holandeses fletados en Cádiz, que viajaban a Málaga para cargar allí frutos agrícolas andaluces, que luego iban destinados al mercado amsterdams. En ese caso, el que ordenaba la carga se cercioraba que este barco sería cargado expresamente según sus disposiciones, ya que, al parecer, la presencia de un navío en un puerto despertaba el interés de los muchos fletadores que siempre solicitaban su servicio. En un viaje entre Cádiz y Málaga se acordaba entre el cargador y el capitán, que: *«Si los factores del fletador quisieran cargar de más el buque del navío al mismo precio de flete para este viaje han de ser preferidos y privilegiados regulándose cada lastre según estilo del cargue de Málaga y el capitán no ha de poder fletarlo. Los Sres. de Casamayor (factores) dentro de 6 días siguientes al arribo del navío al puerto de Málaga han de avisar al capitán si quieren cargar más el buque y pasado el tiempo sin haberlo hecho, quedará libre de la obligación el capitán, y podrá fletar el resto del buque a la persona que quiera y por los precios que quieran»* (20).

También es interesante el papel del consignatario, que siempre debía recibir el barco en el puerto. Los comerciantes de Amsterdam dedicados, generalmente, al monopolio de introducción de un producto o materia pri-

(17) G.A.A., N.A., 11414/49, y 10798/633, 13 de abril de 1762 y 14 de mayo de 1762.

(18) A.H.P.C., P.N., 5/996, fol. 727v.

(19) G.A.A., N.A., 9390/10768, fletamento del «Salomons Tempel», por Pieter Brouwer en Amsterdam con la misión de cargar grano en Arcangel.

(20) A.H.P.C., P.N., 5/993, fols. 299-301v. Contrato del 28 de agosto de 1719.

ma determinada, como podía ser la madera del Báltico o el grano, tenían siempre al mismo o a los mismos consignatarios, quienes eran, además, sus socios y partícipes en el negocio de exportación e importación. Son dignos de citar los ejemplos de Juan Baptista de Roo y las compañías gaditanas de Octavio Barbour y sus compañeros, consignatarios, entre 1738 y 1761, de sus familiares y socios en la República, especializados en la importación a España de pertrechos navales y trigo, respectivamente (21).

El fletador se comprometía a pagar los gastos del viaje de negocios, y el precio del flete se fijaba globalmente, a tanto la pieza o a tanto la tonelada, siendo el precio calculado de forma total o parcial, dependiendo del buque fletado. La forma de estipular los fletes variaba: la cantidad a pagar podía ser de una sola para toda la carga o a un tanto por tonelada o quintal. Según Rojas Vaca, en la bahía gaditana se acostumbraba a realizar de la misma forma, estipulándose «*a un tanto por pieza, tonelada de flete o unidad de peso o volumen de mercancía embarcada*» (22). En Amsterdam era común pagar por lastre, si se trataba de productos alimenticios, coloniales o granos, y los precios por cada uno no parecieron fluctuar mucho. El costo a pagar por el material naval o cualquier tipo de madera o pertrecho era de más complicada descripción en los contratos, pagándose según piezas de 20 pies de largo, por ejemplo, en el caso de los anaqueles («*delen*»), según tablas, apiladas de tantas en tantas pulgadas, etc. (23).

Algunos viajes eran sufragados de forma completa, existiendo unos precios más o menos fijos para el envío de ciertos productos. En 1715 un cargamento de trigo y madera entre Amsterdam y Cádiz podía ascender a una valía de 7.200 florines, mientras que en 1750 podía ejecutarse por unos 4.500 florines por envío, lo cual parece indicar un probable abarataamiento de los precios de los fletes (24).

No muy distintos fueron los fletamentos pactados en Cádiz, cuyos precios se acostumbraban a pagar en moneda holandesa, y en algunos casos también en marcos hamburgueses. Hacia 1718 un cargamento de grano o sal podía oscilar entre 18 y 36 florines por lastre (25). El precio podía subir a 48 florines por lastre si eran productos del agro, como el

(21) Thomas Ploos van Amstel, A.R.A., L.H., 173 y A.H.P.C., P.N., 9/1602, fols. 8 y v. y fols. 58-59v., y Jan Noteman, G.A.A., N.A., 10295/167, y G.A.A., N.A., 11488/39, fletamento de Juan Baptista Barbour consignado a su hermano Octavio en Cádiz en el año 1773.

(22) Rojas Vaca, M. D., *op. cit.*, p. 73.

(23) G.A.A., N.A., 10253/792, contrato del 8 de agosto de 1750 de Ploos Van Amstel de anaqueles. *Ibidem*, 10255/339, para un caso de cargamento de tablas de maderas.

(24) G.A.A., N.A., 6813/485 y 7699/76.

(25) A.H.P.C., P.N., 9/1581, fols. 196-98v. Fletamento entre el capitán Doede Petersen y Christian Duisbergh, 20 de abril de 1718.

**FLETES PARCIALES (POR LASTRE O PIEZAS) PAGADOS EN AMSTERDAM,
ENTRE 1713 Y 1778, PARA PRODUCTOS ALIMENTICIOS Y MATERIALES
DE CONSTRUCCIÓN NAVAL (a)**

<i>Año</i>	<i>Prod. alim.</i>	<i>Pertrechos</i>	<i>Año</i>	<i>Prod. alim.</i>	<i>Pertrechos</i>
1713	—	—	1748	48 fl.	—
1718	18 fl.	—	1753	19 fl.	34 fl.
1723	48 fl.	—	1758	—	—
1728	—	—	1763	36-38 fl.	36-38 fl.
1733	—	—	1768	21-31 fl.	31 fl.
1738	60 fl.	—	1773	24-38 fl.	24-38 fl.
1743	60 fl.	44 fl.	1778	36 fl.	35-36 fl.

(a) El precio era estipulado en florines holandeses. Los productos alimenticios eran cargados en lastre y los pertrechos de todo tipo se fletaban según piezas de determinado tamaño y medida.

aceite. Algunas semillas como el frijol o los chícharos se embarcaban a un precio de hasta 60 florines por lastre en 1743 (véase cuadro IV.1) (26).

En el cuadro IV.2 aparecen anotados los fletes completos que se acostumbraban a pagar por unas determinadas rutas, dependiendo, claro está, de la mercancía cargada, pero en la mayoría de los casos el cargamento se basaba en materia prima para la industria, sobre todo naval (directamente de las ciudades bálticas), granos diversos y manufacturas.

En este cuadro puede apreciarse cómo el precio completo del flete podía variar, dependiendo de la ruta y las escalas que el viaje incluía. Pero desde luego, también era algo relacionado con los productos cargados. A juzgar por el valor de algunos fletes que hacían referencia al transporte de material de construcción, maderas y otros pertrechos con destino a las plazas navales españolas, a partir de 1770 podían alcanzar los 8.000 y los 10.000 florines; podemos concluir, quizás, que el transporte de esta mercancía se incrementó, a la vez que se abarataron los precios de los fletes y aumentó la demanda. Pero, debido a que no podemos ofrecer, por el momento, datos exhaustivos sobre el volumen de mercancías embarcadas, esta es solo una hipótesis aproximada.

El precio del flete era pagado a la llegada del buque a puerto por el comerciante, o agente comisionista, que se hacía cargo de la mercancía. El fletador debía abonar el precio del transporte o flete, pagando desde el primer día hasta el de la descarga el flete estipulado, así como otras prestaciones y servicios que aparecían constatados en el contrato. Entre

(26) A.H.P.C., P.N., 23/52322, fols. 727-729v. Fletamento entre Browney y Butler con Luis Legrad. A.H.P.C., P.N., 9/1605, fols. 91 y v.

FLETES TOTALES PAGADOS EN ALGUNOS VIAJES DE NEGOCIOS

Año	Travesía	Precio total del flete
1715	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	6.000-7.200
1739	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	6.600
1749	Amsterdam-Cádiz-Cartagena	4.900-5.600
1750	Amsterdam-El Ferrol-Vizcaya-Cádiz	2.400-1.400-2-200
1751	Amsterdam-Lisboa-Cádiz-Génova	6.500-7.500- 8.500
1755	Amsterdam-Dunkerque-Cádiz	4.250
1760	Amsterdam-Cádiz	3.000-3.400
1762	Amsterdam-La Havre-Riga-Cádiz, Morlaix-Cádiz	4.050-4.500
1763	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	4.500-5.000-6.500
1770	Amsterdam-Riga-Cádiz	5.400
	Amsterdam-Oslo-Cádiz	4.300-5.000
	Amsterdam-Dantzig	6.750-8.100
1775	Amsterdam-Hamburgo-Riga-Cádiz	5.000- 7.600
1777	Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz-Cartagena	8.500-9.500
1778	Amsterdam-Riga-Cádiz	10.500
	Amsterdam-Londres-Riga-Cádiz	10.000

Fuente: G.A.A., N.A., 6813/485, 11251/98, 12667/76, 7699/63 y 76, 12671/61, 11351/40, 10292/420, 10294/873, 11419/49, 11420/139, 11425/98 y 151, 11426/48, 11428/157, 11484/12, 11484/157, 11484/13, 11486/91, 11487/34, 40, 79 15697/326 y 328, 10887/194, 15707/439, 446, 457, 15713/548, 15714/688, 15715/998. A.H.N.M., Estado 6037. Sumas expresadas en florines.

ellos figuraba el pago al capitán del navío, quien cobraba un sueldo o comisión, aparte de ser regalado con un sombrero, una costumbre que, al parecer se practicaba tanto en el puerto gaditano como en el holandés. El estipendio por su servicio, en moneda, podía ascender a 65 florines. El pago por «*avería*» se mantuvo siempre en un 10 % del total del fletamento. El pago por día extra, o demora, oscilaba entre los 30 y los 20 florines. A partir de 1750 se mantuvo entre los 20 y 25 florines (27). Se debían también de pagar una serie de derechos de pilotaje, anclaje, consulado, entrada y salida, para los casos de los fletamentos realizados en el propio puerto de Cádiz (28).

En las condiciones de ejecución del contrato aparecía la obligación de recibir las mercancías en el fletamento de ida pactado, o llevado a cabo, en el puerto de carga. Pero el puerto de llegada podía ser, a la vez, puerto de carga de otras mercancías que debían ser recibidas, en su totalidad, en otras escalas. En algunos casos, a la llegada de un bar-

(27) G.A.A., N.A., 11244/96, contrato de 1738. *Ibidem*, 8991/222, 7699/63 (contratos de 1750) y otros.

(28) A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 717 y ss., fletamento de 1715 por Luis de Ocío y Salazar y el capitán holandés Cornelio Setgat, del buque «La Paz de España», que navegó con sal entre Cádiz y Amsterdam por orden de la Casa de la Contratación gaditana.

co, se volvía a cargar el buque, previa entrega del anterior cargamento. Por dicha razón, nos encontramos a veces, que un navío era fletado en varias ocasiones a lo largo de su ruta, conociendo así las distintas y múltiples escalas que podía relacionar. Los cuadros que hemos elaborado, a modo de resumen del amplio apéndice sobre navíos llegados a la bahía de Cádiz, con bandera holandesa, son suficientemente ilustrativos de todas las posibilidades de escalas intuidas, así como de los amplios mercados que esta navegación unía.

En algunos contratos realizados en Amsterdam estaban incluidas algunas cláusulas sobre la importancia de realizar varios fletamentos a lo largo de un viaje, y podía suceder que los contratos de fletamento fueran tan múltiples como numerosos eran los puertos de escala en los que la flota o el navío recalaba para hacer los negocios. En este caso, era muy importante para el devenir del éxito o fracaso, pérdida o beneficio, de la compañía que abría el primer contrato, que los capitanes de los buques tuviesen poder para realizar las posibles transacciones que se pudiesen llevar a cabo durante la trayectoria (29). Al mismo tiempo, todos los fletamentos calculaban unos días concretos para el total de la operación. Por ejemplo, un viaje entre Amsterdam, Cádiz, Málaga, de nuevo Cádiz y otra vez Amsterdam, duraba aproximadamente unos 45 días, si no había problemas en el camino (30). También se contemplaban los días totales en los que un navío podía permanecer en un puerto a la espera de nuevos fletes y productos, que en el caso de los buques holandeses no parecía que se hicieran mucho de esperar, pues una vez llegados a la Bahía, los utilizaban desde los comerciantes de cualquier nacionalidad hasta la propia Hacienda real española (31). Al salir de Amsterdam, o de otros puertos, como podían ser Rotterdam o Middelburgo, la ruta era larga. Algunos contratos llevaban implícito una gran operación que relacionaba a todas las costas atlánticas: la costa inglesa, los puertos franceses, Portugal y Cádiz, hasta terminar, por último, en el Mediterráneo Oriental. Los ejemplos de fletamentos hechos en Amsterdam que incluían esta larga ruta son dignos de mención. Por ejemplo, la ruta Amsterdam-Cádiz-Marsella, y de nuevo Amsterdam, era muy común, y este periplo costero comprendía, a pesar de la gran importancia de los puertos principales mencionados, la inclusión de núcleos del Levante español, como Salou o Alfaques de Tortosa, por ejemplo (32). La ruta del Báltico también era rica en escalas, como veremos más adelante.

(29) A.R.A., L.H., 173, caso del buque «De Matheus», en el que figuraba la realización de un *port à port* en la Bahía.

(30) A.H.P.C., P.N., 9/1602, fols. 10-12v.

(31) A.H.P.C., P.N., 23/5334, fols. 319-320v. Como fue el caso del buque «Las Dos Hermanas», del capitán Jan Jacobs Dom, consignado a Bernardo Van Dahrl, que, antes de seguir su viaje normal a Livorno, prestó un servicio a la Real Hacienda.

(32) A.R.A., L.H., 173, y G.A.A., N.A., 10711/176, contrato hecho en Amsterdam por Cock y Barbour a la consignación de Hercq y Vandentrille.

Estos casos coinciden, en gran parte, con otros, ya explicados, en los que los fletadores y supuestos mandatarios de la orden de carga se encontraban en la capital holandesa, pero el navío se encontraba, eventualmente, en otro puerto, donde recibía los productos antes de partir para el viaje. En 1764 Louis André, de Amsterdam, ordenó el cargamento del buque «De Taanman», anclado en Hamburgo, con destino a Nantes, seguir a Coveron o Paimboeuff (sic), cargar con grano hacia Lisboa, Cádiz, Málaga, Barcelona, Marsella, Génova y Livorno (o Liorna, tal como aparece en algunos contratos). A pesar de esta larga ruta, el contrato ordenaba la dirección hacia otros puertos no especificados, allende el puerto italiano (33). El fletamento de Peter Long, comerciante de Waterford, pero afincado temporalmente en Amsterdam, es también ilustrativo de estos viajes de largas travesías. Su barco hizo viaje desde Amsterdam a St. Ubes y Lisboa, después se dirigió a New Foundland con la finalidad de cargar sal y pescado, para luego proseguir viaje a Cádiz, Alicante, Barcelona y Livorno (34). En 1773 la casa comercial *Nedermeyer & Voogd* fletó el navío «D'Amsterdam», de 120 «lasten» de capacidad de buque (240 toneladas), con la misión de arribar al puerto de Burdeos, en Francia, incluyendo la siguiente orden de continuación del viaje: «*después de terminada la descarga de lo anterior cargar en Burdeos hacia Kroonstadt y San Petesburgo, cargar con tablas u otros productos, eventualmente según la elección de los correspondientes de los fletadores con hielo (transportar en franco) como lastre hacia Cádiz, Sevilla, Burdeos y Amsterdam*» (35).

En otros casos, donde se incluían los puertos del Báltico, el capitán del buque debía de recibir nuevas órdenes en algunos de los comprendidos a lo largo de la ruta: en el fletamento hecho en el mismo año de 1773 por Balthazar Bos, este comunicaba al capitán del buque «De Twee Willem Phillippe», que: «*... después de cargar la sal en Reval y Narvik cargar con tablas hacia Sevilla o Cádiz, su destino lo recibirá (el capitán) en el Sund*» (36).

Una gran cantidad de fletamentos se pactaban solo sobre la ruta Amsterdam-Cádiz y viceversa: se ha constatado un número de 223 contratos de fletamentos en los cuales solo se especificaba dicha ruta, lo que no significa que el viaje de negocios solo se realizara entre estas dos ciudades. Según el cuadro A.2 del apéndice, un número de 233 viajes (41,9 %) solo especifi-

(33) G.A.A., N.A., 10814/353, 6 de abril de 1764.

(34) G.A.A., N.A., 10590/574, 16 de mayo de 1771.

(35) G.A.A., N.A., 15689/455, 28 de abril de 1773. «*... na de voltooiing van de lossing van de vorige lading in Bordeaux naar Kroonstadt en St. Petersburg, geladen met delen of andere goederen, eventueel naar keuze van correspondent van de bevrachters aangevuld met ijzer (franco te vervoeren) als ballast naar Cadiz, Sevilla, Bourdeaux, od Amsterdam*».

(36) G.A.A., N.A., 10869/523, 14 de abril de 1773: «*na het lossen van het zout in Reval en Narva geladen met delen naar Sevilla of Cádiz, zijn bestemming hoort hij in de Sont*».

can esta ruta, pero no se puede dar como totalmente fiable, ya que, como se ha indicado, la mayor parte de la información se obtuvo de las listas del «*Stratvaart*» realizadas por el cónsul holandés en Cádiz, quien tenía por costumbre el apuntamiento del nombre del barco, de algunos datos de capitanes, cargadores y consignatarios, pero no solía especificar la ruta al completo, que solo aparecía indicada en los contratos de fletamentos. La ruta directa entre Amsterdam y Cádiz, o con escala en otro puerto del sur peninsular, tenía como objetivo el intercambio de manufacturas y otras mercancías con productos del agro andaluz y, en algunos casos, de sal (37). No hemos constatado ningún caso de cargamento de coloniales americanos desde Cádiz a Amsterdam en estas cortas travesías, aunque intuimos que lo hacían. Los ejemplos que tenemos de envío de coloniales directamente desde Cádiz a Amsterdam siempre envolvían a otros puertos, como el fletamento hecho en Cádiz para Santa Cruz de Tenerife por Bernardo van Dahrl en 1740 del buque holandés «La Señora Johanna» (38).

Hay abundantes indicios de los fletamentos Cádiz-Málaga con el objeto de cargar allí productos agrícolas que luego iban destinados a los puertos holandeses. También hacían la misma operación en los puertos de Sanlúcar de Barrameda o Sevilla: los escasos ejemplos de estos puertos en nuestro recuento corresponden todos a fletamentos incluidos en otras travesías. En 1733 *Bellot y Van Darhl* ajustaron con Guillermo Jack el viaje del navío inglés a ellos consignados para recibir en el río de Bonanza una carga de aceite y corcho quemado y conducirla a Bremen (39). Aparte de los mercados que entrelazaba, Cádiz era escala obligatoria para la carena en la Carraca y la recogida de víveres y municiones, algo que también aparece suscrito en muchos contratos (40).

Desafortunadamente, no es posible, hasta el momento, comparar estos datos de navegación con los buques de otras banderas llegados al puerto gaditano. No sabemos aún, por ejemplo, la frecuencia de la llegada de navíos franceses o ingleses. Conocemos, sin embargo, que hubo casos de negociantes flamencos que utilizaron el transporte francés para sus negocios, como Guillermo Hue, que, en 1720, fletó un navío francés en Cádiz para transportar géneros al puerto de Amsterdam, aunque el flete se hacía «*a la manera holandesa*» (41). En otros casos, se usó el

(37) A.H.P.C., P.N., 9/1581, fols. 196-198v.

(38) A.H.P.C., P.N., 5/1014, fols. 142-43v.

(39) A.H.P.C., P.N., 9/1596, fols. 144-146v.

(40) G.A.A., N.A., 11460/53, y otros.

(41) A.H.P.C., P.N., 9/1583, fols. 876 y v. Cádiz 2 de septiembre de 1720. Declaración hecha por Guillermo Hue a petición de Juan Houbigan, de la nación francesa, para cargar en el navío «El Guillermo y Marta», capitán Robert Foster, anclado en Cádiz. El fletamento se pagaría en Amsterdam, puerto de destino, a 25 florines por cada lastre de 4.000 libras que componían 412 sacos de una mercancía desconocida. Regulado cada saco por 400 libras y 2 placas según moneda holandesa.

transporte inglés, según una declaración del corredor Raimundo Geraldino a pedimento de la compañía *Faveau y Van Bouchout*, al recibo de frangotes de bramantes blancos cargados por un negociante de Brujas (Juan Bautista Vanceter) en el navío inglés «El Mercader de España» (42). También navíos ingleses condujeron frutos de la tierra andaluza (casi siempre aceite) a los puertos flamencos, como fue Ostende, fleutados y cargados aquí por negociantes de la nación flamenca (43). Pero estos casos constatados, fechados en los años 1720, son muy escasos, y podrían responder a la necesidad, por parte de los comerciantes de Cádiz, de utilizar buques de cualquier bandera, en unos años en los que el convoy de Ostende había acusado un irreversible decaimiento y aún no se había generalizado, por completo, el uso de la, ahora nuevamente incrementada, tras la contienda bélica de primeros de siglo, flota holandesa con la Península Ibérica y el «*Mar Oriental*».

IV.2. La navegación con los puertos del norte de Europa y con la fachada atlántica europea

A pesar de que la navegación procedente de las costas flamencas persistió a lo largo de la centuria del XVIII, Amsterdam fue uno de los puertos septentrionales que mayor volumen de navegación acaparaba con destino a la Península Ibérica. Desde un punto de vista global el tráfico marítimo holandés con el puerto y bahía de Cádiz destacó, en primer lugar, por una cierta irregularidad, según podemos comprobar en el cuadro A.5 y en el gráfico A.1 del apéndice. En ellos puede apreciarse un notable incremento de la navegación a partir de 1730, aunque con algún altibajo, debido a dos cuestiones principales: el afán, por parte tanto de España como de la República, en controlar y organizar el intercambio mutuo y, como ya indicamos, ciertos acontecimientos bélicos («*Oreja de Jenkins*», 7 Años) que favorecieron los intereses neerlandeses en los territorios del mundo hispano en unos años en los que Inglaterra, su principal competidora, estaba en guerra con la Corona española. Debido a estos sucesos coyunturales el tráfico neerlandés con el puerto gaditano se caracterizó por padecer grandes altibajos en el número y composición de la flota.

Podemos hacer una valoración de la navegación hacia los puertos españoles gracias a los datos que tenemos para los años comprendidos entre 1758 y 1765, en los que se aprecia la clara supremacía del puerto

(42) A.H.P.C., P.N., 9/1585, fols. 258 y v. Cádiz, 11 de abril de 1722.

(43) A.H.P.C., P.N., 9/1585, fols. 255 y v., según poder dado por Claudio Luis de Gand, consignatario del buque inglés llegado de Ostende, «El Rey Jorge», a Mateo Martínez de Espinosa para defensa en pleitos en Sanlúcar de Barrameda a cuenta de cargamentos de frutos de la tierra (naranjas y aceite). 8 de abril de 1722.

gaditano, en comparación con otros puertos de la Península Ibérica, islas Baleares y Canarias (44). La correspondencia del cónsul español en Amsterdam, Juan Manuel de Uriondo, que desempeñó su cargo a partir de 1756, nos da a conocer un período en el que el tráfico general entre la República y España experimentó un alza, coincidiendo con la competencia que los holandeses hicieron a los ingleses durante la Guerra de los Siete Años (45).

En el cuadro III.1 puede apreciarse cómo la bahía de Cádiz atraía el grueso de la navegación procedente de Amsterdam y de otros puertos neerlandeses, en comparación con otros de la Península Ibérica, tal como ha sido también expuesto en otras ocasiones, aun sin ofrecer datos precisos sobre ello (46). Desde el punto de vista comparativo con otras ciudades, a Cádiz arribaba, entre 1756 y 1762 un porcentaje total que fluctuaba entre el 15 % y el 45 % anual. Otros puertos peninsulares de gran importancia fueron Bilbao, que llegó a acaparar el 36,3 % de esta navegación en el mismo año de la Paz de París. Los puertos de las islas también atraían una considerable navegación. Canarias, en el Atlántico, tenía a Santa Cruz de Tenerife como una de las escalas más importantes en la travesía oceánica. Parece que la ruta, en dirección al mismo, de buques con bandera holandesa creció en la segunda mitad del siglo XVIII, llegando a alcanzar el 15 % de barcos hacia 1763. Mallorca, en el Mediterráneo, parece que acusó el declive del «*Levantse handel*», datos que coinciden, de forma general, con los expresados en el cuadro A.8 del apéndice (47). En el gráfico A.2 del apéndice, y según los datos numéricos correspondientes al año 1741, que fue un buen año para las flotas holandesas con la Península Ibérica, puede apreciarse cómo al puerto de la Bahía llegaron el mayor número de barcos. Después de Cádiz, los puertos de Bilbao, Barcelona y Málaga, por este orden, fueron aquellos destinos por los que más «*lastgeld*» se pagó en el Almirantazgo amsterdamés.

En el cuadro IV.3 puede apreciarse, en números absolutos y porcentajes, la procedencia de navíos con bandera holandesa llegados a la bahía gaditana, entre 1713 y 1778, procedentes de las ciudades principales de los Países Bajos y del puerto de Hamburgo, puertos todos ellos donde se encontraban los buques en el momento de su fletamento con destino a Cádiz.

(44) A.G.S., Estado, 6334-6343.

(45) *Ibidem*, cf. Pradells, Nadal, J., *op. cit.*, p. 433. Agradezco al Prof. Win Klooster (Universidad de Southern Maine, USA) el haberme permitido utilizar estos datos que él mismo me proporcionó.

(46) Palacio Atard, V., *art. cit.*, pp. 245-256.

(47) *Vid.* cuadro A.8 del apéndice, donde recogemos diversos porcentajes de navegación para los puertos mediterráneos frecuentados por el convoy holandés de levante durante el siglo XVIII: según estas cifras, los puertos de las islas Baleares acapararon tan solo el 4 % de la navegación.

**PUERTOS DE ORIGEN, EN EL NORTE DE EUROPA, DE LOS NAVÍOS
CON BANDERA HOLANDESA LLEGADOS A CÁDIZ (1713-1778)**

<i>Puerto</i>	<i>Número</i>	<i>%</i>
Amsterdam.....	375	71,0
Dunkerque.....	3	0,5
Ostende.....	7	1,3
Hamburgo.....	10	1,8
Rotterdam.....	22	4,1
Middelburgo.....	7	1,3
Otros (a).....	97	18,2

(a) En este apartado se hace referencia a los puertos bálticos y mediterráneos donde, principalmente, se encontraban los navíos en el momento de su fletamento, o de donde procedían inmediatamente antes de llegar a Cádiz.

Estos datos coinciden con otras apreciaciones que se han hecho en España sobre la navegación desde el norte de Europa, situándose siempre los puertos de Amsterdam (con gran diferencia), Rotterdam, Hamburgo y Ostende, como aquellos de procedencia más regular (48). Se suprimen de este cuadro aquellos buques de nuestra lista fletados en la propia Cádiz, bien por comerciantes gaditanos o neerlandeses, a los que correspondía un 2 % (11) del total de los fletamentos encontrados (49). En el apartado de los no especificados tenemos un número elevado de buques fletados por casas comerciales holandesas y flamencas, que navegaron con bandera de la República, y de los cuales no se conoce el puerto de partida exacto, ya que debían recoger mercancías en los puertos bálticos, o bien procedían del Levante mediterráneo antes de su arribada a la bahía gaditana.

Como puede verse en el cuadro anterior, queda patente la crisis de los puertos flamencos de Ostende y Dunkerque (1,3 % y 0,5 %, respectivamente, de los fletamentos totales), datos que coinciden con la tesis de Joseph Lefèvre. Aun así, Ostende siguió siendo base de partida de las flotas hasta su decaimiento total en 1754 (50). Durante los años de la Guerra de Sucesión española, la navegación entre España y los puertos

(48) Palacio Atard, V., art. cit., p. 243.

(49) Cf. cuadro A.2 del apéndice.

(50) Lefèvre, J., *Étude...*, pp. 54 y 55. Una serie de factores de la economía interna de la región redundaron en la crisis creciente de la ciudad y puerto de Dunkerque en la segunda mitad del siglo XVIII. Uno de estos factores fue la construcción de un canal entre Brujas y Ostende con el fin de expedir las mercancías hacia esta última ciudad. Hasta aquí se encaminaron productos manufacturados e industriales procedentes de Flandes, Brabante e incluso desde Francia, lo que también suscitó recelos de Holanda. La Guerra de los Siete Años terminó de inclinar la balanza, y en 1771 la navegación entre Dunkerque y las costas españolas había cesado definitivamente, según J. Lefèvre.

de la República quedó parcialmente interrumpida, y Ostende se utilizó, no solo como puerto de expedición de mercancías procedentes de diversas provincias neerlandesas, sino también como base de las expediciones de la flota de la V.O.C., en franca competencia con la Sociedad de Ostende, que tenía su sede en dicha ciudad (51).

La navegación procedente de Hamburgo fue también de gran importancia en esta ruta comercial, y parece que pudo alcanzar un número elevado de barcos entre los años 1740-1759 (52). Hay que indicar, no obstante, que, después de Utrecht, la mayor parte de los buques procedentes de Hamburgo, consignados a la comunidad neerlandesa de Cádiz (el 1,8 % del total), navegaron con bandera holandesa, transportándose a bordo de estos navíos, textiles de las regiones del interior germano, como Sajonia y Silesia, además de cobre y algunos cargamentos de duela y planchas de hierro (53).

Es factible realizar una breve comparación entre el tráfico que se hacía desde Hamburgo a Cádiz y el papel que los buques holandeses tenían en el transporte a Cádiz de productos del Báltico. El tráfico desde Hamburgo, al igual que el procedente, directamente, desde los puertos holandeses, también se incrementó a partir de 1740, aun sin llegar a ser superior al holandés (54). No obstante, el valor de las mercancías que llegaron a España a través de esta ruta pudo ascender, en su totalidad, a unos cinco millones de pesos de a 8 reales de plata (55). Según un recuento, realizado por el historiador alemán H. Pohl, de navíos hamburgueses llegados a puertos españoles entre 1740 y 1804, solo en 1795, año problemático para la República de las Provincias Unidas, superó Hamburgo a las ciudades holandesas en lo referente al transporte por mar (56). Durante la mayor parte de la centuria, ni Hamburgo ni el resto de las ciudades holandesas y flamencas que fueron puertos de salida para Cádiz, incluyendo Rotterdam, pudieron igualarse a Amsterdam, como capital principal de esta ruta comercial con el sur peninsular, que acaparaba el 70 % de la navegación que, con bandera holandesa, transportaba manufacturas y productos del Báltico a España.

Con respecto a la conexión báltica, se debe volver a hacer hincapié en que la navegación holandesa por el Estrecho del Sund era fundamen-

(51) Gaastra, S. F., art. cit., pp. 65-77.

(52) Pohl, H., *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, 1963.

(53) A.H.P.C., P.N., 9/1578, fols. 281-283. Navío «La Perla Blanca», consignado a Adelberto Como, De Noye y White, en 1715. La duela era también otro tipo de plancha de metal, o material menos pesado que el hierro, que se empleaba en la construcción naval.

(54) Pohl, H., *op. cit.*, pp. 300-301.

(55) Pohl, H., *op. cit.*, p. 287, según una carta del embajador español en Hamburgo, Miguel Josef de Azanza, al propio Floridablanca en fecha de 12 de abril de 1786.

(56) *Ibidem*.

tal a la hora de traer al sur de la Península Ibérica los productos del Báltico. En el cuadro III.2 hemos representado en cifras la relación marítima entre estos centros mercantiles septentrionales y la bahía de Cádiz. Observando estos porcentajes, apreciamos que los puertos de Dantzig y Vijborg (a veces llamado Wijburgh en la documentación) fueron los que más buques holandeses atrajeron, destinados a Cádiz, en una postrera instancia de su recorrido (57). El viejo puerto germano-polaco de Dantzig (o Gdansk) acaparaba el 29,4 %, seguido del puerto danés de Vijborg, en la Península de Jutlandia, con el 21 %, con respecto al total de fletamentos destinados al mar Báltico. La escala en este último puerto se justificaba por la situación geográfica del mismo, justo antes de iniciar la navegación del Sund, y porque allí recogían los buques grano y maderas. Solo Stralsund (15,7 %), en Alemania Oriental, y Riga (14,7 %), les seguían. Pero no todas las escalas en tierras septentrionales conducían al Sund. Los buques holandeses viajaban en la primavera a Narvik, puerto situado al norte de Noruega, cuando el bosque polar se deshela y la abrupta costa de fiordos se hacía accesible, y cargaban allí madera. Este lugar atraía el 5,2 % de la navegación con escala en el norte de Europa, detrás de Frederikshaven y San Petesburgo, que junto a puertos menores, como el de Pernau, apenas ya usado, habían sido tradicionalmente lugares de abastecimiento holandés (58). La próspera ciudad rusa de Arcangel, en el Reino de Moscovia, era también lugar de escala del 4,2 % del total de la navegación en estas áreas nórdicas. Arcangel gozó de una rica estabilidad comercial durante décadas y allí residía una interesante colonia neerlandesa, que exportaba pieles y otros productos, entre los que se incluía el hielo. Los barcos holandeses debían dar toda la vuelta a la península Escandinava para acceder a ella (59). Ilustrativo de estos viajes de negocios fueron, por ejemplo, algunos contratos de fletamentos ordenados por casas comerciales afincadas en las ciudades de la República, con la finalidad única de recoger, a lo largo de diversas escalas en estos puertos de Finlandia, Suecia, Noruega o Dinamarca, granos de diversos tipos, material naval y madera para la industria de armamento, y traerlos a Cádiz. La firma de *Ploos van Amstel* y *Jan Noteman*, proveedores del gaditano Juan Baptista de Roo, pactó diversos viajes de este tipo entre 1750 y 1770 (60). Fue también en esta década cuando la na-

(57) G.A.A., N.A., 8891/432, y otros.

(58) G.A.A., N.A., 12873/379, fletamento de Jacob Ambrosius Pool en mayo de 1768, con destino a San Petesburgo, El Ferrol y Cádiz, y G.A.A., N.A., 10814/346, fletamento de Jan Noteman en 1764, con destino a Vijborg y Cádiz.

(59) Veluwenkamp, J. W., «Familienetwerken binnen de Nederlandse koopliedegemeenschap van Archangel in de eerste helft van de achttiende eeuw», B.M.G.N., 108, 1993, pp. 655-672, 660 y ss.

(60) G.A.A., N.A., 10253/729, 10255/339 y otros. El material para la industria de armamento lo transportaban los holandeses desde diversos puntos en el mar Báltico, sur de Noruega y el Estrecho del Sund. Uno de estos productos eran los «*delen*», tablas o anaqueles, según la descripción que de ellos hace Everaert, J., *De Internationale...*, p. 864.

vegación que traía este material frecuentaba cada vez más los puertos de Bilbao, San Sebastián, Vizcaya y El Ferrol, a los que proveían igualmente de madera y grano. El transporte conjunto de estas dos mercancías era algo usual. En 1750 algunas firmas, como los citados Van Amstel y *Van Emst & Gildemeester*, y algunos otros, enviaron navíos para cubrir la ruta entre Amsterdam, los puertos del Báltico y vizcaínos, Cádiz y, por último Alicante y Cartagena, con esta misión abastecedora de unos productos cada vez más solicitados por la pujante prosperidad de los centros navales y comerciales hispanos, demandantes, también, cada vez más, de material para su industria (61).

Aparte de la conexión báltica, esta misma ruta relacionaba a muchos puertos situados en la cornisa atlántica de Europa. En este camino hacia el sur, los puertos más frecuentados eran los de la cornisa gallego-cántabra, en la propia Península, seguido de los ricos centros mercantiles franceses y, por último, Lisboa. En el cuadro A.7 del apéndice puede verse claramente la gran importancia que pudo tener esta conexión en la fachada más occidental de Europa. Los puertos del norte de España eran desde luego los más importantes, atrayendo el 32,3 % de las escalas en esta fase atlántica, y el 6,25 % del total de los fletamentos. Ya hemos comprobado anteriormente que fue Bilbao el puerto más utilizado, seguido de San Sebastián. Era común en muchos fletamentos hechos en Amsterdam que, cuando un buque tenía que arribar a Bilbao, lo hiciera, a su vez, a San Sebastián, como el pactado en 1750 del buque «Oude wagens», que debía completar la ruta entre Amsterdam, los dos puertos vizcaínos y Cádiz en un plazo de 28 días (62).

La escala en los puertos de la costa francesa atlántica también era algo muy apreciado por las firmas neerlandesas, al igual que lo sería también el centro comercial y financiero marsellés, en el Mediterráneo. Burdeos, Havre de Gracia y Nantes, donde residían muchos comerciantes holandeses, eran los puertos más socorridos en los contratos de fletamentos hechos en Amsterdam, que contemplaban una eventual escala en este país europeo con el que la República no tuvo, sin embargo, muy buenas relaciones a lo largo de su historia política. Precisamente, se ha expuesto en algunos trabajos realizados sobre la colonia flamenco-holandesa de Burdeos o Nantes, que esta sufrió claras manifestaciones de xenofobia, lo cual puso en peligro su comercio durante ciertos años (63). Aun así, estos puertos franceses acaparaban el 19,6 % del total de estas

(61) G.A.A., N.A., 7699/63, 76, y otros.

(62) G.A.A., N.A., 7699/63. Antes debía hacer escala en Dantzig.

(63) See, H., art. cit., pp. 246-260, y Vries, P., «La balance du commerce franco-néerlandais et le resserrement économique des Provinces-Unies au XVIIIe siècle», *NEHA*, 1965, pp. 170-233.

conexiones atlánticas, todavía entrado el siglo XVIII, y solo el puerto de Lisboa (con el 16,6 %) podía igualársele en este sentido.

IV.3. Una aproximación a la valoración del comercio holandés con el Mediterráneo en el siglo XVIII

Una peculiaridad nos llama la atención: la casi nula alusión directa, en la documentación española, al comercio con el Levante Mediterráneo que las casas comerciales holandesas realizaban a través de Cádiz, y para cuyo desarrollo existía una auténtica oficina de la que el propio cónsul de la nación holandesa era el máximo responsable. Como hemos visto, este «*comptoir*» gaditano de la Sociedad de Levante continuó funcionando a lo largo de todo el siglo XVIII, a pesar de que la navegación con destino al Mediterráneo Oriental había sufrido una importante disminución con respecto a siglos anteriores (64). Como dato elocuente, Jan de Vries calculó que entre los años 1721 y 1730, una década de crisis para este comercio, el tráfico holandés con el Mediterráneo conducía todavía una media anual de 14.036 toneladas en unos 70 barcos. Lo que supone un descenso considerable, si tenemos en cuenta que solo unos años antes, entre 1711 y 1720, un número de 548 navíos navegaban anualmente más allá del Estrecho de Gibraltar (65).

Como vemos en el cuadro A.8 del apéndice, entre 1713 y 1778, un total del 18 % (97) de los viajes de negocios acordados en los centros marítimos y comerciales neerlandeses tenían como destino final los puertos del Levante. Y ello sin contar un número indefinido de buques con bandera holandesa llegados a Cádiz a los que el cónsul de los Estados Generales en la ciudad de la Bahía deseaba una eventual continuación de viaje rumbo al «*Mar Oriental*» (66). Pero sin duda, este porcentaje (el 18,3 % del total de los fletamentos) representaba el más bajo sobre el total de las conexiones de esta ruta marítimo-comercial hispano-neerlandesa que vinculaba áreas tan importantes de todo el perímetro europeo, siendo, como vimos, el Báltico la zona de mayores conexiones (con un total del 28,8 %), seguido de la fachada atlántica (con el 19,1 %), aunque bien es verdad, que tampoco había mucha diferencia desde el punto de vista cuantitativo.

(64) Como, efectivamente, había sido advertido para los primeros años de esta centuria. Cf. Israel, J. I., «The phases...», pp. 1-30.

(65) Vries, J. de & Woude, J. van der, *op. cit.*, p. 567; Israel, J. I., «The phases...», p. 160.

(66) A.R.A., L.H., 174. El cónsul holandés denominaba ruta «*de Levante*» o «*del mar oriental*» a la fase del viaje posterior al paso por el Estrecho de Gibraltar, que, aunque no siempre contemplada en los fletamentos, se daba la posibilidad que los navíos tomaran nuevo rumbo y cargamentos en Cádiz con destino a Italia o puertos de Berbería.

Pero, tras la escala gaditana, ¿cuáles eran los puertos más apreciados en esta conexión mediterránea? En la Península Ibérica hay que destacar otra ciudad andaluza, Málaga, que con el 18 % con respecto al total de navíos enviados al Mediterráneo, y el 3,4 % con respecto al total de los fletamentos, constituía, quizás, la vinculación más importante, desde el punto de vista comercial, para las casas comerciales neerlandesas. Parece, sin embargo, que a partir de 1750 la parada en Málaga se fue haciendo menos frecuente, alternándose con el puerto de Alicante, que se fue convirtiendo en un centro habitual para recoger productos agrícolas (67).

Los puertos catalanes de Barcelona, Tortosa y Salou la secundaban, aun dentro de España. Eran dignos de mención los fletamentos que contenían un largo periplo por los puertos de la costa levantina española antes de recalar en Marsella, Génova y Livorno, de los cuales el ya citado viaje del «De Taanman», cargando 200 toneladas (100 «*lasten*»), puede servir de ejemplo (68); o el viaje del malogrado «De Juffrouw María», propiedad de la rica firma que en 1755 dirigía la viuda de Wijnand Kock (69).

Por razones bélicas, a lo largo del siglo XVIII el comercio con Berbería, es decir, con los reinos y ciudades costeras musulmanes de Asia Menor y del norte de África, había descendido mucho. Son realmente escasos los viajes de negocios a ciudades como Túnez o Safi, puerto de la costa occidental africana que se destacaba por su artesanía de la cerámica (70). La ciudad española de Ceuta pareció sufrir el mismo problema como consecuencia de su cercanía con el reino marroquí y con el argelino, y al producirse en sus aguas no pocos arrestos de buques españoles y holandeses por los piratas berberiscos. Eran, sin embargo, los lejanos puertos de Esmirna y Alepo, seguidos de la ciudad italiana de Livorno, los que aún mantenían un interesante intercambio con el norte de Europa a través de esta ruta. Esmirna y Alepo acaparaban el 15 % del total de la navegación destinada al Levante mediterráneo y el 2,8 % sobre el total de fletamentos seriados. Este hecho se debe a que, aprovechando también algunos períodos de paz en el Mediterráneo oriental, la Re-

(67) A.R.A., L.H., 173. Un caso de fletamento para Alicante para intercambiar productos por frutos fue el viaje del «Regina Angelorum», en 1746, por Pedro Roegier, de Rotterdam. En este mismo año navegó a Málaga el «Snelle Port Galleij», fletado por Pieter Brouwer, de Zandaam.

(68) G.A.A., N.A., 10814/353.

(69) G.A.A., N.A., 11351/40.

(70) Solo tres en total, lo que se explica por los problemas políticos y de la suerte, no siempre favorable a estos viajes de negocios. Uno de ellos, sin embargo, el «De Carina van Dovers», fue apresado por el corso español en Tenerife, bajo sospecha de ir hacia América, después de haber conseguido huir de los musulmanes al salir de Safi. G.A.A., N.A., 8571/367, 470 y 667. Otro caso semejante fue el navío «D'Eendracht» que navegó a Túnez en 1744, G.A.A., N.A., 12322/70.

pública aprestó flotas con destino a estos puertos en varias ocasiones concretas, destacando el año 1738, por ejemplo (71). Sin embargo, a partir del inicio de la segunda mitad del siglo esta conexión con Asia Menor desaparece paulatinamente.

La navegación con las ciudades italianas de Livorno, principalmente, y Génova se mantuvo a duras penas y, también en estas aguas, los barcos holandeses debieron enfrentarse a los piratas argelinos que apresaron buques de esta nacionalidad en los que también cargaron algunas casas comerciales flamencas gaditanas. En 1718, por ejemplo, la casa comercial dirigida por la viuda del cónsul flamenco en Cádiz, María Flora Hercq, fletó y mandó asegurar un navío holandés, «El Rey Guillermo», que navegó desde Cádiz a Génova y viceversa, consignado a esta señora (72). La ciudad de Livorno atraía, no obstante, el 14 % del total de los destinos finales en el Mediterráneo y, quizás, fue un factor coadyuvante a ello la permanencia allí de una colonia flamenco-holandesa importante desde el siglo XVII, al igual que había sucedido en Cádiz. A pesar del interés que parece tener aún esta escala, nunca alcanzó, según los datos que podemos ofrecer, el notable comercio que disfrutó en el siglo XVII (73).

Desde el punto de vista cualitativo, estas conexiones interesantes con algunos núcleos mediterráneos nos suscitan la idea de comparar el papel holandés, en estas áreas de mercado, con el que tenían en ciertas regiones del norte de Europa. Al igual que en el Báltico, los servicios del transporte holandés tenían relación directa con la producción de ciertas riquezas, como fueron el trigo y otros cereales en lugares como Sicilia y Cerdeña (74). Indudablemente, en Cádiz se participaba en este comercio, pero no se tienen, en términos generales, datos claros de esta colaboración entre españoles, flamencos y holandeses, si es que realmente la hubo. Existen indicios, sin embargo, de que las firmas neerlandesas gaditanas estuvieron relacionadas en la Bahía con comerciantes de la nación genovesa española para la realización de este comercio. Fue quizás una cooperación interesante de aclarar, pues es posible que los comerciantes genoveses de Cádiz utilizasen las flotas holandesas de Levante para efectuar ciertas transacciones con su tierra de origen, vestigio del cual solo se ha encontrado un caso en los protocolos gaditanos (75).

(71) A.R.A., L.H., 173. Cf. cuadro de fletamentos A.2 del apéndice.

(72) A.H.P.C., P.N., 9/1581, fols. 535 y v.

(73) Engels, M-Ch., *op. cit.*, p. 91. Según esta autora, el año en que llegaron más barcos neerlandeses a esta ciudad fue 1620, con 155 navíos.

(74) A.R.A., L.H., 173. Carta de Phillippe Renard a los directores de la Sociedad sobre la extracción de trigo de los graneros de Sicilia y Cerdeña. 3 de octubre de 1747. Cf. Braudel, F., *op. cit.*, tomo II; Israel, J. I., «The phases...», pp. 1-30.

(75) A.H.P.C., P.N., 9/1604, fols. ilegibles, contrato de 14 de septiembre de 1742, entre Antonio María Daguino y Peter Petersen, capitán del «La Comelia», de 250 toneladas.

La década de los años treinta conoció un momentáneo interés en impulsar esta ruta hacia el Mediterráneo, al menos para asegurar el enlace con los puertos del área occidental. Los viajes de negocios hacia puertos como Marsella, las ciudades italianas o las islas Baleares españolas fueron frecuentes en 1738, año para el que todas las fuentes inciden en una notable recuperación del comercio holandés en Levante. Al mismo tiempo, las instituciones de la República abrieron sus debates sobre la reglamentación de su comercio (76). En ese año un total de 51 navíos atracaron en la Bahía con la intención, al menos, de continuar su periplo a través del Estrecho de Gibraltar (77). En 1739 descendió a 37 buques. Al iniciarse la década de los cuarenta, y según testimonio del propio cónsul holandés, Leonardo Van Aalst, el comercio holandés hacia el Mediterráneo arrastraba, sin embargo, una irreversible decadencia, y por lo tanto debía aprovecharse esta escala en la Bahía, donde aún permanecían interesantes firmas, para extraer mayor beneficio de la conexión americana y, eventualmente, aprovechar todas las paradas posibles, en los largos viajes de comercio, en ciudades como Lisboa o Livorno (78).

La navegación en el Estrecho de Gibraltar se convirtió en un complicado problema en la segunda mitad del siglo XVIII debido al recrudecimiento bélico. Cada vez era más evidente, no solo que la estructura de este comercio había cambiado (se cargaba principalmente grano), sino que, poco a poco, los buques holandeses no completaban su ruta hacia Asia Menor, como sucediera en la gran época de la Sociedad de Levante. El grano se quedaba en España y, como más lejos, iba a las ciudades de Marsella y Livorno. A partir de los años sesenta la mayor parte de los contratos de fletamentos hechos en Amsterdam, con carga de trigo, para cruzar el Estrecho, tenía estas ciudades como destino (79).

Hubo años en los que no salieron convoyes desde Amsterdam. Otros, sin embargo, destacaron por el número de mercantes que componían las flotas. En 1746, el convoy de Levante se dirigió desde Cádiz a Port Mahón, y solo un barco, el «De Catharina María Galleij», del capitán Simon Schama, cargado con azúcar, fue directo a Marsella. El resto del convoy hizo una larga travesía mediterránea: Marsella, Constantinopla, Chipre, Génova y Livorno (80). Fue, desde luego, un viaje extraordinario, pues a estas alturas del siglo el puerto otomano no estaba normalmente integrado en este circuito. En muchas ocasiones sucedía que el convoy se divi-

(76) Nanninga, J. (ed.), *op. cit.*, pp. 194 y ss.

(77) A.R.A., L.H., 173, listas del cónsul holandés en Cádiz.

(78) A.R.A., L.H., 173, carta de Leonardo Van Aalst a los directores de la Sociedad, 22 de marzo de 1740.

(79) Cf. G.A.A., N.A., 10814/353, 10755/715, 11351/40, A.R.A., L.H., 173, y otros casos.

(80) Nanninga, J. (ed.), *op. cit.*, p. 194.

día al cruzar el Estrecho. En 1748, la flota holandesa volvió a hacer escala en Lisboa, aun siendo un año de guerra y favorable en la mar a los intereses de la República. En esta década de los cuarenta hubo repetidos viajes entre Lisboa, Cádiz y el puerto italiano de Livorno, apartados, por un tiempo, los ingleses de esta ruta marítima (81). En 1756 se apresó de nuevo una gran flota para cubrir la ruta, pero la guerra de España con Marruecos y la rápida inclusión de la República en el conflicto, impidieron la finalización de este viaje. Los navíos de este convoy, sin embargo, arribaron a los puertos de Lisboa, Cádiz y Málaga, y cargaron coloniales americanos y diversos frutos de la tierra andaluza. Al menos tres navíos permanecieron en Cádiz, «De Elizabeth», del capitán Carl Hermans; «De Vogel Phenix», de Pieter Colombijn, y «De Noords Staar», de Adriaan Graff, que descargaron también productos coloniales como cacao y azúcar refinada en las fábricas holandesas (82). A partir de los años sesenta, el Mediterráneo no dejó de ser un hervidero de problemas. Una carta del consul holandés en Cádiz a los Estados Generales informaba del gran peligro que corrían las naves holandesas procedentes de Livorno y detenidas en Cádiz antes de su regreso a la capital neerlandesa (83). El cónsul recelaba por los cargamentos de los navíos en los puertos españoles del otro lado del Estrecho (Ceuta), que se veían retenidos por la guerra que la República y luego España mantenían con Argelia y con el Reino de Marruecos, respectivamente. En muchas ocasiones, los propios navíos de guerra españoles escoltaban a los holandeses para cruzar el Estrecho. Los conflictos bélicos y la necesidad de defender intereses comunes fueron, al menos en lo político, una razón del acercamiento hispano-holandés, pero también suponían un serio hándicap a lo que pudo haber sido la continuación de un próspero intercambio comercial, en el que España habría podido llegar a tener una interesante participación. Pronto, al finalizar el siglo XVIII, tanto España como la República, y las propias provincias meridionales, se enfrentaron a graves problemas internos, y, según los escasos testimonios presentados, permanecer en Cádiz fue, no solo una estrategia para conectar con las ricas flotas de América, sino también para defender el comercio con el Mediterráneo.

(81) Nanninga, J. (ed.), *op. cit.*, pp. 217 y 560-61.

(82) Nanninga, J. (ed.), *op. cit.*, pp. 346-47.

(83) A.R.A., L.H., 173. Carta de Jan Willem Nagel, 7 de marzo de 1775.

APÉNDICE
CUADROS Y GRÁFICOS

**COMPAÑÍAS COMERCIALES INTEGRADAS POR INDIVIDUOS PROCEDENTES DE HOLANDA Y LOS PAÍSES BAJOS MERIDIONALES
CONSTATADAS DOCUMENTALMENTE Y SU CONTACTO U OFICINA MATRIZ DE NEGOCIOS EN PAÍSES BAJOS (a)**

<i>Compañía</i>	<i>Fecha</i>	<i>Capital (b)</i>	<i>Negocio Cádiz/Amsterdam</i>
ALBERTINI, Constante y JUVALTA, hnos.	1753		Negocios entre Países Bajos, Lisboa y Cádiz.
ALBERTINI, Cayetano y JUVALTA, Federico	1774		Negocios con la firma Albertini, Ceruti & Capitanichi, y D. L. & Jorge Da Costa en Amsterdam.
ALBRECHT, Pedro y WOLF, Pedro.	1716-21		Negocio entre Amsterdam y Cádiz, para transporte y almacenamiento de mercancías con destino a América.
ALBRECHT, Pedro y WARNCK, Jorge.	1722-29		Remisión de géneros para embarcar en flotas.
ALBRECHT, Pedro y DAHRL, Bernardo van.	1729-33		Ibídem, factores de Ch. & Th. Cazenove /E. Delabat.
ARROYS, Fernando y SCHOLDT, Juan Baptista.	1717		Negocio entre Gante y Cádiz.
BALDE, Jorge	1717		Pedro y Juan de Balde, hnos. co. de Amsterdam.
BARBOUR, O., BERMIER, P. y SMITH, Juan.	1737	20.000 ps. esc.	Correspondientes en Cádiz de la familia de banqueros Barbour de Amsterdam.
BARBOUR, O. y SMITH hnos., Carlos y Felipe	1749	25.000 ps. esc.	Ibídem.
BARBOUR, O. y VAN HALEN, Gerardo	1757	30.000 ps. esc.	Ibídem.
BELLOT, H., DAHRL, B. COURTIN y ARROYS	1729		Negocios con América y con el Báltico.
BELLOT, H. y WARNCK, J.	1722-29		Ibídem.
BELLOT, H., BURY, F. Foo. y FAVEAU, Chr.	1713		Ibídem, correspondientes de la firma Mathias Ronswinkel & co.
BEYENS, C. A., hijo y BRABANDER, A. de	1723	12.000 ps. esc.	Consignatarios de mercaderes de lienzos del Norte.
BEYENS, C. A., hijo y LUCAS, M.			Reciben consignaciones de G. Christoffens & co.
BEYENS, C. y HUBIN, J.	1740-48		Continuación de negocios de la co. Viuda Hercq e hijos.
BEUMER, Juan y Gerardo	1751		Correspondientes y comisionistas.

Fuente: A.H.P.C. Índice de disposiciones testamentarias de Cádiz (varios tomos), e ibidem, 1/27, fols. 156-163v, 5/991, fols. 201-215v, 5/993, fols. 203-204v, 686-691v, 5/1007, fols. 1-3v, 912-915v, 1034-36v, 5/1013, fols. 240-42v, 9/1576, fols. 722-26v, 793-95v, 876 y v, 9/1581, fols. 79-83v, 329-330v, 9/1583, fols. 938-940v, 9/1585, fols. 179-182, 197 y v, 267-273v, 9/1586, fols. 947-949, 9/1588, fols. 92-96v, 9/1596, fols. 418-422v, 9/1602, fols. 214-19v, 9/1605, fols. 485-87v, 9/1624, fols. 257-264v, 10/1832, fols. 138-140v, 10/1853, fols. 63-68v, 11/2191, fols. 684-1070, 12/2393, 15/3609, fols. 265-69v, 16/3771, fols. 124-125v, 347-49v, 17/3834, fols. 1102-1104v, 18/4281, fols. 283-286v, 5/986, fols. 157-158v, 23/5312, fols. 34 y ss., 23/5322, fols. 480-83v, 23/5352, fols. 437-442v, 25/5752, fols. 102-105v, G.A.A, N.A, 3356/1457, 6082A..., 5906/1583, 5939/..., 5826/542, 4217/651, 5000/1223, 8000/751, 5161/547-599, A.R.A, l.h, 279, «Obligatiën ten lasten...».

(a) La fecha que consta en la tabla precedente es un dato de aproximación a sus años de actividad, ya que no ha sido posible encontrar íntegramente los contratos de todas las compañías que desarrollaban su actividad mercantil en Cádiz, ya sea porque el contrato se hizo verbalmente o fuera de la ciudad, o simplemente porque no ha sido encontrado en documentos notariales. Hemos anotado aquellas compañías que, aunque pactadas por sus socios componentes anteriormente a 1713, siguieron actuando después de ese año por un tiempo indefinido, ya sea por los propios socios supervivientes, albaceas o legatarios. En algunos casos se ha utilizado la fecha de quiebra de la firma.

(b) Se ha anotado el capital total declarado en el contrato de compañía, en aquellos casos en los que figuraba.

**COMPAÑÍAS COMERCIALES INTEGRADAS POR INDIVIDUOS PROCEDENTES DE HOLANDA Y LOS PAÍSES BAJOS MERIDIONALES
CONSTATADAS DOCUMENTALMENTE Y SU CONTACTO U OFICINA MATRIZ DE NEGOCIOS EN PAÍSES BAJOS (a) (continuación)**

<i>Compañía</i>	<i>Fecha</i>	<i>Capital (b)</i>	<i>Negocio Cádiz/Amsterdam</i>
BOOM LAPS, Reynaldo y LOBÉ, M. Jacob.....	1781		Transporte y almacén de mercancías en Cádiz.
BROUCKE, van den, MAYOL, J. y CLOPPENBURGH.....			
BROUCKE, van den e hijo.....	1763		
CALLEBOUT, L. y BOUCHOUT, F. van.....	1706-18		Compañía particular para viajes de negocios.
CAZELE, G. van, VIAL, A. y J. y MONTANTS, P.....	1777		Gisberto van Cazele, socio viajero de la firma, exportación productos del agro.
CLOQUESSER, J., GUICHET, J. y GUILLERMIN, V.....	1722-34	8.000 d.	Compañía de Amsterdam con oficina en Cádiz. Spronck & Vollenhoven.
CLOOST, E., BRACH, J. B., y BAIACA, L.....	1726	30.000 ps. esc.	Cuenta corriente con la casa familiar de Amsterdam.
COGHEN Y MONTEFRIO, B. Van KESSEL y Van HAVRE.....			«Empleos de negocios a Indias».
COLARTE y LUARCA, P.....			
COLLINGH, C. y GADEYNE, J.....	1739-42		C. Collingh y co. Amsterdam.
CONIQUE hnos., Juan A. y Andrés I.....	1721-27		Comercio con América. Socios en Amberes y Amsterdam (Gaspar de Coninck y hnos., Jacob y Jan).
CONIQUE, J. y co.....	1700-39		Socio de la firma Juan y Salomón de Conique, de Amsterdam.
CONIQUE, J. A. y Manuel Ortiz.....	1723		Habilitar un navío para hacer viaje de Registro.
COPPENOLLEN, J. B.....	1713-21		
CORNELIS, E. y LORENZO, J.....	1713		Pedro y Mateo Balters, Van Beck y Van Wessel, entre otros.
CORNELIS, E. e hijo, y Van HAURE.....	1713		Consignatarios y almaceneros de varias firmas de Amsterdam y otras partes del Norte.
CORNELIS, J. Fco. y HAURE, D. van.....	1731		Ibídem.
COURCHELLE, D. y co., sobrino, P. LEMAISTRE.....	1723		Negocios entre 1704 y 1723, con quiebra en ese año.
DAME, P. van y co.....			
DESTOBBELEETE, hnos., Pedro y Santiago.....			Negociantes de textiles.
DIEST, hnos., Pedro y Pablo.....			
DONQUERE, C. y HENDRIX, G.....	1702		Socios de la firma de Amsterdam del mismo nombre, y de la firma de socios de Brujas, Abraham Tray, Verhourie, F, y J.B. Bouvaert.
DUBOIS, Juan y co.....			

**COMPAÑÍAS COMERCIALES INTEGRADAS POR INDIVIDUOS PROCEDENTES DE HOLANDA Y LOS PAÍSES BAJOS MERIDIONALES
CONSTATADAS DOCUMENTALMENTE Y SU CONTACTO U OFICINA MATRIZ DE NEGOCIOS EN PAÍSES BAJOS (a) (continuación)**

<i>Compañía</i>	<i>Fecha</i>	<i>Capital (b)</i>	<i>Negocio Cádiz/Amsterdam</i>
DUISBERGH, CH. y BRUIJN, Gilberto de	1713		Comercio con América. Correspondientes en varias ciudades.
EDEN, D. van	1713		Asiento para provisión de pertrechos navales a la Armada.
EYNDHOVEN, G. I., SCHIFF, C. y MOUSSON	1722		Continuación de negocios de una compañía que era deudora de Amsterdam.
FAVEAU, Ch. BELLOT, H. y BOUCHOUT, F. van			
FRANCHOYS, J. B., YANSSSENS, F. y WEBBER, J.	1716-20	3.000 ps. esc.	Tienda de géneros y mercaderías.
GAND, Claudio L. y SWERTS, P.	1717-20		Establecimiento en Cádiz como consignatarios de buques.
GEERDINK, G., BRAMER J. y ROO, J. B.	1760		
GILLIS, hnos., Fco. José y J. Reynaldo	1761		
GOSSET, hnos., Juan y Miguel	1730		Tienda de textiles, al por menor.
GOSSET, M. A. y HENDRIX, P.	1722-44	8.259 ps. esc.	Almacén y tienda de seda y lana, continuación de negocios de Pedro de Groot.
GRAAF, hnos., Juan y Guillermo	1720		Asiento de la sal/salinas.
GROTTE, P. y co.			
GHYSELEN, J., WULFF, P. de y MOREL,	1770		
GUICHET, J. y POUILLERAU, F.	1723		Factores de Abraham Clary.
HAGENS, J., KESSEL, A. van, y POEL, W. van der.	1713		Apoderados de Abraham Clary, Pto. de Sta. María, y Spronck & Vollehnoven, Amsterdam.
HALEN, J., LEY, L. y HORE, Co.	1732-35		Comisionistas y correspondientes.
HALEN, J., LEY, L. y HORE, co. (2ª)	1744-51		Continuación de la firma familiar.
HALEN, J., HORE, LANGTON y FLEMING	1752-63		Continuación de la firma familiar.
HALEN, J. van, HORE, LANGTON y FLEMING, Co. (2ª) ...	1763.		
HAPPART, P.			Correspondiente de la firma de Amsterdam Fco. y M. van Hemert.
HEEGEMANN, José P. y Fco.			
HEMERT, M. G. y co.	1715		Socio de la firma familiar de Amsterdam.
HEMERT, M. G. e hijo			
HEMERT, Fco. J. y co.			
HENQUEL, Fco. y sobrino, y HENDRIX, Juan A.	1716	18.000 ps. esc.	Compañía particular de comercio.
HENQUEL, Fco. y FRANCHOYS, J. B.			

**COMPAÑÍAS COMERCIALES INTEGRADAS POR INDIVIDUOS PROCEDENTES DE HOLANDA Y LOS PAÍSES BAJOS MERIDIONALES
CONSTATADAS DOCUMENTALMENTE Y SU CONTACTO U OFICINA MATRIZ DE NEGOCIOS EN PAÍSES BAJOS (a) (continuación)**

<i>Compañía</i>	<i>Fecha</i>	<i>Capital (b)</i>	<i>Negocio Cádiz/Amsterdam</i>
HERCQ y VANDENTRILLE, Joseph y Gerardo	1725		Comisiones y correspondencias de Thomas de Meyer.
HOYDONECK, hnos., Juan Carlos y Henrique			Continuación de la firma familiar.
HUBIN, Juan y HERCQ			
HUE, hnos., Jácome y Guillermo	1701		
JULINET, A. y POEL, W. van der	1720-23		Correspondencias con el Norte. Van der Poel era un socio viajero de la firma, y empleado de los correspondientes en Amsterdam.
JONGH, hnos., Bárbara y Thomas	1733		
LAECKEN, J. J. y co.			
LEGRAD, L. y ROST, Cornelio	1702		Socio de la firma de Amsterdam, Legrad, Linslager y co.
LEGRAD, L. y OP TEN NORTH, Johan	1714		Socios de Linslager, Legrad y co. Amsterdam.
LINTERLO, C. van y co.			
LOOTEN, G. y MOORTIER, J. de, co.	1702		Socio en Cádiz de su homónima de Amsterdam y de la Viuda de Adrián van Aldevereldt.
LORENZO DE NOBOA, J. y co.	1713		Continuación de los negocios paternos.
LORENZO DE NOBOA, Fco. y P. CHATELARM	1739-42		Compañía con socios en Madrid como «contadores de boca de la reina».
LUARCA, Pedro y co.	1730-55		Reciben consignaciones de Adrián Duquesnoy e hijos.
LUARCA, hijo & LEMIRE	1762		Continuación de la firma familiar precedente.
MEYER, Thomas de y GAND, A. de			Continuación de negocios de su suegro, C. L. de Gand.
MEYER, Fco. y GHYSELEN, Jacob.			
NOYE, A. G., WHITE, P. y FOURCHOUTD, hnos.	1714		Comercio de libros y manufacturas desde Amberes con el resto de la familia Fourchoudt.
NUYTENS, B. y DESTOBELIEERE, P.			
OVERWAELE, R. van y WULFF, F.			
PANHUYS, C. y VINDELE, N. de			
POEL, van der, viuda de, y Henrique CROON	1732		Correspondientes y socios de Arnolde Cloering.
QUIMPE, hnos., Jácome y Pablo			
ROE, A. I. de la	1718		Consignatario de buques para el comercio de levante.
ROO, Henrique e hijos, Cornelio M. y J. Baptista.	1725-29		Consignatario de buques de Levante a nombre de Gerrit Blaauw y otros.

**COMPAÑÍAS COMERCIALES INTEGRADAS POR INDIVIDUOS PROCEDENTES DE HOLANDA Y LOS PAÍSES BAJOS MERIDIONALES
CONSTATADAS DOCUMENTALMENTE Y SU CONTACTO U OFICINA MATRIZ DE NEGOCIOS EN PAÍSES BAJOS (a) (continuación)**

<i>Compañía</i>	<i>Fecha</i>	<i>Capital (b)</i>	<i>Negocio Cádiz/Amsterdam</i>
ROY, hnos., Juan y Diego de	1718		Junto a su hermano Francisco de Roy se establecen en Cádiz para recibir géneros de Stockers & Tieboel, entre otros.
ROY, Diego de y YANSSENS, Fco.	1726		Continuación de la firma familiar De Roy.
SÁNCHEZ DE LUARCA, P. y co.			
SCHAMP, hnos., Luis G. y Juan B.			
SENOUTZEN, Andrés y Fco. y DIEST, Pedro van.	1715		Negocios en las flotas y continuación de los negocios de Martín van Deurwerders, Amsterdam.
SNELLINCQ, N. y BRUININCQ, A.	1727		Comercio a comisión.
SOMER, P. de y RECHEMS, B. van.	1756-62		Reciben consignaciones de Michel Goris.
SUAEN, G., EDEN, D. van y BOART, J.	1713		Asiento general de pertrechos para la Armada del Mar Océano.
SUSTEREN, Fco. y BERQUEL, R. van.	1701		
TERMAYER, J. de y CORVER, P.	1723		Correspondientes de la firma de Hamburgo, Jacob Volkmann & co.
TILLY, J. y co.			Compañía para embarcar sal, continuación de los negocios de Pedro van Troijen.
UCHELEN, E., TAMMES, G. y PREEN Y CASTRO, Fco. de.			Continuación de la firma Looten y Mortier, fundada en 1701, en nombre de Adrián van Aldevereldt.
VERMOLEN, J. y BOOM, Fco.	1693		
VIENNE, R. y ALBRECHT, P.	1730		Factores de Arnaldo Pedro Blesens.
VIENNE, R., DARME e hijo (3 ^a)	1776		Compañía prorrogada tres veces consecutivas.
WALLE, hnos., José y Christian van de			
WINT, G. y Fco. Alejo, hnos.	1733		Comercio con América.
WOENIGH, Miguel	1764		Asenclever, Boo & co. de la Soc. de Levante.
YANSSENS BUCK, J. Fco. y co.	1730		Consignatario de navíos de Hamburgo y Holanda.
YSPEREN, Juan y Pedro van.	1702		Consignatarios de Jacob Cramer, Amsterdam.

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1713	La Sirena	120	Dunkerque-El Pto. Sta. María	Jozina Dagnes (Gante)	Vanderast & Van Kessel
1713	La Buena Concordia	160	Amsterdam-Dunkerque-Cádiz	Martin Luders/Amsterdam	Vanderast & Van Kessel
1713	El Siervo Volante	120	Amsterdam-Hamburgo-Málaga		
1715	La Paz de España		Cádiz-Amsterdam	L. de Ocio Salazar/Cádiz	Fourchoudt, De Noye & White
1715	De Juffrouw María	240	Amsterdam-Arcángel-Cádiz	Jacops Lups/ Amsterdam	
1715	La Elena		Amsterdam-Cádiz		Nicolás Shellincq
1715	Los 4 Hermanos		Cádiz-Hamburgo	Webber y Franchoys/Cádiz	Webber y Franchoys
1715	La Perla				
1715	Santa Clara		Cádiz-Amsterdam	Pedro Casanove y P. Carpentier/Cádiz	Casanove y Carpentier
1717	Sta. María y Sta. Catalina		Amsterdam-Cádiz	Cloost Hnos. cía/Amsterdam	Cloost, Brach y Bayaca
1717	Sta. Ana	150	Amsterdam-Cádiz		
1718	San Jorge	180	Amsterdam-Cádiz		Webber y Franchoys
1718	La Concordia	180	Cádiz-Amsterdam	Christian Duisbergh/Cádiz	Christian Duisbergh
1718	San Claudio	200	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Christian Duisbergh/Cádiz	Christian Duisbergh
1718	El Caballero Bart	180	Amsterdam-Cádiz	Christian Duisbergh/Cádiz	Fernando Acoma
1718	El Santiago	180	Cádiz-Amsterdam	Christian Duisbergh/Cádiz	Fernando Acoma
1719	Santiago	160	Amsterdam-Cádiz	Louis Mitchel/Amsterdam	Casa de la Contratación
1719	La Fama Volante	220	Amsterdam-Cádiz-Cartagena		Casa de la Contratación
1719	El San Alejo María				
1719	El Aurora Galera				
1719	La Santa Clara				
1719	El Westermeer				
1719	El Peleador de España				
1719	La Margarita Galera	220	Amsterdam-Cádiz		Juan Baptista Coppenoll
1719	Sta. Teresa				Juan Baptista Coppenoll
1719	La Sta. Clara				Juan Baptista Coppenoll
1719	La Catalina Gertrudis				Juan Baptista Coppenoll
1719	Juan y Francisco	220	Amsterdam-Lisboa-Cádiz		Juan Baptista Coppenoll
1719	De Juffrouw Cornelia	180	Cádiz-Amsterdam		Nicolás Shellincq

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1720	La Renomada de Flesinga	160			
1720	St. Anthonij	180	Amsterdam-Cádiz-Málaga	Viuda de A. Van Malse/Amsterdam	Dirk Ouwejans/Amsterdam
1720	El Guillermo y Marta	310	Cádiz-Amsterdam	Guillermo Hue/Cádiz	Guillermo Hue
1720	El Timón Galera	220	Amsterdam-Islas Caribe-Cádiz		Fco. J. Van Hemert
1720	De Catarina van Dovers	220	Amsterdam-Safi-Berberia-Cádiz	Daniel de Fonseca/Amsterdam	Fco. J. Van Hemert
1721	San Martín	600	Amsterdam-Nueva España-Cádiz		Faveau y Van Bouchout
1721	La Margarita Galera	300	Amsterdam-Cádiz-Pto. Sta. María	Abraham Mosquitel/Leiden	Viuda Guillermin y J. Cocquessel
1721	Juan Baptista	180	Amsterdam-Cádiz-Hamburgo		Preen y Castro, Freese y Doorman
1721	La Catalina Galera	320	Amsterdam-Cádiz	H. Cook & F. Barbour/Amsterdam	Gaspar Hue
1722	La Reina Esther	325	Amsterdam-Cádiz	Conrado Vansom/Amsterdam	Faveau y Van Bouchout
1722	La Catalina Galera	325	Hamburgo-Amsterdam-Cádiz		Andrés van Wesembeek
1722	Santa Clara		Amsterdam-Arcángel-Cádiz	Pedro Bartels & co./Amsterdam	Bellot, Faveau y C. I. de Gand
1722	El Marqués del Campo	350	Amsterdam-San Sebastián-Cádiz	Viuda de Cardon/Ostende	Andrés van Wesembeek
1722	El Mercader de España	350	Amsterdam-Cádiz	J. Baptista van Ceter/Brujas	Faveau y Van Bouchout
1723	Lilledael		Amsterdam-Cádiz		Antonio Borges
1723	-		Amsterdam-Cádiz		Jullinet & Van der Poel
1723	La Fortuna Galera	180	Amsterdam-Cádiz-Nueva España		C. M. de Roo
1723	El Royal	220	Cádiz-Middelburgo	Luis Legrad, Browney & Butler/Cádiz	Luis Legrad
1723	San Pedro		Amsterdam-Cádiz-Buenos Aires	E. Morel, J. B. Grinia, J. Gansman/Gante	Baldovino Gansman
1723	La Velocidad		Flesinga-Cádiz	Bemier & Danckaerts/Flesinga	Fco. J. Van Hemert
1723	La Jacoba Elizabeth		Amsterdam-Cádiz		Fco. J. Van Hemert
1723	La Reina Esther		Amsterdam-Cádiz	Conrado Vansom/Amsterdam	Cl. Luis de Gand
1723	La Galera de España		Amsterdam-Cádiz		Cl. Luis de Gand
1723	San Pedro		Amsterdam-Cádiz		Justo de Temeyer
1723	La María Magdalena		Texel-Málaga		
1723	El Rey de las Indias		Cádiz-Amsterdam	Ellerman, Wolff y co./Cádiz	Ellerman, Wolff y Co.
1723	San Cristóbal		Amsterdam-Cádiz		Fco. J. Van Hemert
1724	El Triunfante	280	Amsterdam-Cádiz	Hugues & De Lerff/Amsterdam	Faveau y Van Bouchout
1724	La Sonia Galera	360	Hamburgo-Amsterdam-Cádiz	Joaquín Bremen/Hamburgo	Andrés van Wesembeek

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1726	San Pedro		Amsterdam-Cádiz	Pedro Casabon/ Amsterdam	Adelberto Como
1726	El Vencedor		Amsterdam-Cádiz		Cornelio Beyens
1727	El Gabriel Joven		Amsterdam-Cádiz	Hugues & De Lerff/Amsterdam	Mª Flora Hercq
1729	La Catalina Galera	180	Amsterdam-Cádiz	Goedder Cappel/Amsterdam	Carlos de la Jorge y Fco. J. van Hemert
1730	La María Galera		Amsterdam-Cádiz		Felipe van Bouchout
1731	San Carlos	600	Middelburgo-Mares del Sur-Brasil-Cádiz	Co. De los Mares/Middelburgo	
1731	Los Dos Hermanos		Amsterdam-Cádiz	Mathias Roswinkel/Amsterdam	Cl. Luis de Gand
1733	La Ana María		Amsterdam-Cádiz	Mathias van Wonsel/Amsterdam	Christian Faveau
1733	El Joven Pescador		Amsterdam-Cádiz		G. Hue y Fco. J. van Hemert
1733	Sta. María	550	Amsterdam-Cádiz		Henrique de Roo e hijos
1735	San Pedro		Estocolmo-Amsterdam-Cádiz	Juan Henrique Pasch/Amsterdam	Beyens y Brabanders
1735	De Jonge Jan				Beyens y Brabanders
1735	De Smit				Beyens y Brabanders
1738	De Agneta María		Amsterdam-Cádiz-Alicante	A. Herkamp/Amsterdam	Beyens y Brabanders
1738	De Snelle Jan		Málaga-Cádiz-Amsterdam	Johannes de Witt/Amsterdam	
1738	Ángela María				
1738	Hércules van Gallerij				
1738	Juffrouw María		Palemo-Cádiz-Lisboa		
1738	Johanna van Livino		Levante-Cádiz-Amsterdam	P. Ditteler, viuda Schonen/Amsterdam	
1738	Jonge Jan Jacob		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam	P. De Sweendrigt/Rotterdam	Beyens y Brabanders
1738	Princesa de Brasil		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam	Pieter de Ruyter/Rotterdam	
1738	Jonge Herman		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam	Pieter de Vof/Rotterdam	
1738	Juffrouw Elizabeth		Amsterdam-Cádiz	Th. & Leo. de Vogel/Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1738	De Morgenstar		Palemo-Cádiz-Amsterdam	Herman Meijnson/Amsterdam	
1738	De Jacob		Amsterdam-Cádiz-Dantzig		
1738	Fénix		Amsterdam-Cádiz-Esmirna		
1738	De Johanna Margarita		Amsterdam-Cádiz-Levante	Matheo van Arp/Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1738	Neptuno		Amsterdam-Cádiz		
1738	Juffrouw Agneta		Amsterdam-Cádiz	Jan Tonisz./Amsterdam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1738	Juffrouw Johanna		Amsterdam-Cádiz-Levante	Jan Valk/Amsterdam	
1738	Juffrouw Catharina		Amsterdam-Cádiz-Levante	Phillippe d'Orville/Amsterdam	Fco. J. Van Hemert
1738	De Cornelis		Amsterdam-Cádiz-Levante	Maurits Dreyer & co./Amsterdam	Fco. J. Van Hemert
1738	Den Nephthunun		Amsterdam-Cádiz-Levante	Anthony Waterman/Amsterdam	Fco. J. Van Hemert
1738	De Noordwijk		Amsterdam-Bilbao-Cádiz	J. van Keulen Jansz./Amsterdam	Cl. Luis de Gand
1738	De Agatha Galleij		Amsterdam-Cádiz		
1738	De vrouw Sara Petronella		Amsterdam-Cádiz-Levante		
1738	De Jonge Jan Jacob		Amsterdam-Sanlúcar-Cádiz		
1738	De Juffrouw Francisca		Amsterdam-Cádiz-Marsella	Cock & Barbour, J. Carter/Amsterdam	Heroq y Vandentrille
1738	De Catarina		Venecia-Cádiz-Amsterdam		Heroq y Vandentrille
1738	De Petronilla		Altona-Cádiz-Amsterdam	W. Waterman/Amsterdam	Heroq y Vandentrille
1738	De Slad		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam		Heroq y Vandentrille
1738	St. Andries		Amsterdam-Cádiz		
1738	De Juffrouw María		Amsterdam-Dantzig-Riga-Cádiz	Arnoldus P. Blesen/Amsterdam	Henrique de Roo e hijos
1738	De Garzia Marija		Cádiz-Amsterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	De Neptuno		Cádiz-Amsterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	De Juffrouw Bárbara		Cádiz-Amsterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	St. Marcus		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	Overveen		Vijborg-Cádiz-Amsterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	Elizabeth Galleij		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	De Jonge Jan Willem		Sanlúcar-Amsterdam		Henrique de Roo e hijos
1738	Juffrouw Christina		Amsterdam-Cádiz		Henrique de Roo e hijos
1738	De Spaanse Visser		Cádiz-Amsterdam		
1738	Den Postillon		Cádiz-Amsterdam		Heroq y Vandentrille
1738	De Hollandia		Ruta de Levante		Heroq y Hubin
1738	De Jonge Dirck		Cádiz-Amsterdam		
1738	De Pieter Jan		Cádiz-Amsterdam		
1738	De Agneta María	660	Amsterdam-Dantzig-Cádiz		Fco. J. Van Hemert
1738	De Juffrouw Rachel		Amsterdam-Vijborg-Cádiz	Th. Ploos van Amsterl/Amsterdam	Juan Bapt. de Roo

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1738	De Hoop	580	Amsterdam-Straalsund-Cádiz	Th. Ploos van Amsterl/Amsterdam	J. Bapt. de Roo
1738	De Vrouwe Magdalena	600	Amsterdam-Vijborg-Cádiz		
1738	Juffrouw Elizabeth		Amsterdam-Cádiz		
1738	Agatha Galleij		Amsterdam-Cádiz		
1738	Het Zee Paard		Amsterdam-Cádiz		
1739	De Vijverhoff	680	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Arnoldus P. Blesen/Amsterdam	Juan Bapt. de Roo
1739	De Josina Galleij		Amsterdam-Cádiz		
1739	De Eendragt		Amsterdam-Cádiz		Cornelio M. de Roo
1739	De Juffrouw Francisca		Amsterdam-Cádiz		Cornelio M. de Roo
1739	De Juffrouw Catharina		Amsterdam-Cádiz		Cornelio M. de Roo
1739	Den Vergulden Arend		Málaga-Cádiz-Amsterdam		H. de Roo e hijos
1739	Lamburg		Amsterdam-Cádiz		
1739	Juffrouw Elizabeth		Lisboa-Cádiz-Amsterdam		
1739	De Allepo Galleij		Amsterdam-Cádiz		
1739	Angela María		Amsterdam-Cádiz		Heroq y Vandentrille
1739	De García María		Alicante-Málaga-Cádiz-Amsterdam		Heroq y Vandentrille
1739	Den Sijdt		Amsterdam-Cádiz		Heroq y Vandentrille
1739	Anne Elizabeth		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam		Jullinet y Van der Poel
1739	De Moscovische Galleij		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam		Jullinet y Van der Poel
1739	Den Neptunus		Amsterdam-Cádiz		Jullinet y Van der Poel
1739	De Jonge Theodorus		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam		Jullinet y Van der Poel
1739	Juffrouw Odilia		Amsterdam-Cádiz		Jullinet y Van der Poel
1739	Sta. María		Alicante-Cádiz-Amsterdam		Jullinet y Van der Poel
1739	Den Daniel		Amsterdam-Cádiz		Jullinet y Van der Poel
1739	María Elizabeth		Venecia-Cádiz-Amsterdam		Heroq y Vandentrille
1739	Jan Francisco		Amsterdam-Cádiz		
1739	Juffrouw Christina		Amsterdam-Cádiz		
1739	De Francina		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam		Bernardo Van Dahrl
1739	Theresa Galleij		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam		Bernardo Van Dahrl

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1739	St. Andries		Marsella-Cádiz-Amsterdam		
1739	De Spaanse Visser		Amsterdam-Cádiz		Barbour y Bernier
1739	Juffrouw Christina		Amsterdam-Cádiz		
1739	De Italiaansche Galleij		Mallorca-Cádiz-Amsterdam		
1739	Sta. María		Amsterdam-Cádiz		
1739	De Jonge Visser		Amsterdam-Cádiz		
1739	De Jonge Jan Jacob		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam		Enrique Ellermann
1739	De Avonturier		Amsterdam-Cádiz		Julinet y Van der Poel
1739	Eleonora Galleij		Amsterdam-Cádiz		Albertini y Juvalta, hnos.
1739	De Neptunus		Gallipolly-Cádiz-Amsterdam		Albertini y Juvalta, hnos.
1739	Catharina Galleij		Marsella-Cádiz-Amsterdam		Albertini y Juvalta, hnos.
1739	Ntra. Sra. de Borgoña		Amsterdam-Bilbao-Cádiz		Albertini y Juvalta, hnos.
1739	La Esperanza		Amsterdam-Cádiz	Th. Ploos van Amsterl/Amsterdam	
1740	De Juffrouw Regina	360	Hamburgo-Narvik-Frederikshaven-Cádiz	Joppe Wiggerts/Amsterdam	Juan Bapt. de Roo
1740	De Jonge Cornelis	380	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam		
1740	La Agneta María	300	Cádiz-Málaga-Amsterdam-Rotterdam		Fco. J. van Hemert
1740	De Hoop		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Viuda de Jan Loops/Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1740	De Odilia Galleij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	De Lange & co./Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1740	De Mathilde Theresa	380	Tenerife-Cádiz-Amsterdam	Laurens Dubbeldemus/Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1740	De Olandia	400	Amsterdam-Cádiz-Levante		Fco. J. van Hemert
1740	De Soonen	400	Amsterdam-Cádiz-Norte [sic]	Gerrit Wagenhaar/Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1740	De Adriana		Amsterdam-La Coruña-Cádiz	Jan & Jacob Wolters/Amsterdam	Fco. J. van Hemert
1740	De Mercurius		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam	Pieter de Vos/Rotterdam	Beumer, hnos.
1740	De Catharina Galleij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Hendrik Beijvoet/Amsterdam	
1740	De wapen van Zerikzee		Amsterdam-Cádiz	Thunis van Raas/Amsterdam	
1740	Juffrouw Catharina		Amsterdam-Cádiz	Andris Pauw/Amsterdam	
1740	De Jonge Hendrik	460	Rotterdam-Sanlúcar		
1740	Juffrouw Elena		Mar Oriental-Livorno-Cádiz	Hensio Christoffel/Amsterdam	
1740	Hendrik Gosewijn	400	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	David Comte/Amsterdam	Bellot & Warck

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1740	De Vrouw Rachel		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Johannes de Witt/Amsterdam	Bellot & Wanck
1740	Juffrouw Gabriela María	380	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam		Bellot & Wanck
1740	De Vliegende Duits	320	Amsterdam-Cádiz-Livorno	Tonnis Vanderol	Bellot & Wanck
1740	De jonge Jan Jacob		Cádiz-Málaga-Amsterdam-Rotterdam		Bellot & Wanck
1740	Port Galleij	380	Lisboa-Cádiz-Veracruz	Jan & Jacob Scholter/Amsterdam	Albertini y Juvalta, hnos.
1740	Christoffel Jan		Brest-Cádiz-Amsterdam	Jan Smit/Amsterdam	
1740	De Schandrone Galleij		Lisboa-Cádiz-Amsterdam	Jan Smit/Amsterdam	
1740	Juffrouw Johanna	400	Ostende-Canarias-Cádiz	Viuda de P. de Zeler e hijos/Amsterdam	Bernardo van Dahrt
1740	Juffrouw Elizabeth		Lisboa-Cádiz-Génova	Marten Beests/ Amsterdam	
1740	De Matheus	550	Amsterdam-Cádiz	Jacob van Zeler/Amsterdam	
1741	La Unión		Amsterdam-Cádiz-Nueva España	Th. de Vogel/Amsterdam	Bernardo van Dahrt
1741	Las Dos Hermanas		Amsterdam-Cádiz-Nueva España	Th. de Vogel/Amsterdam	Bernardo van Dahrt
1741	Salomons Tempel	540	Amsterdam-Arcángel-Cádiz	Pieter Brouwer/Amsterdam	
1741	El Joven Samuel	600	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam		Beyens y Brabanders
1741	De jonge Christian	400			
1742	El Ave Fénix		Cádiz-Veracruz-Amsterdam	P. Hendrix, B. Van Dahrt/ Cádiz	Bernardo van Dahrt
1742	La Galera de Oporto		Cádiz-Vigo-Dunkerque	J. I. Beyens/Cádiz	J. I. Beyens
1742	La Comelia		Amsterdam-Cádiz-Génova-Livorno		
1742	La Susana		Amsterdam-Cádiz		
1742	El Guillermo María		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam		
1742	De Concordia		Amsterdam-Cádiz	Anthony Waterman/Amsterdam	Viuda Van der Poel y co.
1743	El Carlos Henrique		Cádiz-Nueva España	M. de Arriaga y Fco. Hue/Cádiz	Fco. Hue
1743	La Esperanza		Middelburgo-Cádiz		Beyens y Brabanders
1744	La Sra. Francisca		Amsterdam-Cádiz		Beyens y Hubin
1744	El Caballero de la Mar		Amsterdam-Cádiz		Beyens y Hubin
1744	Los Dos Hermanos		Amsterdam-Cádiz		Beyens y Hubin
1744	La Sra. Anna		Amsterdam-Cádiz		Beyens y Hubin
1744	La Sra. María Dorotea		Amsterdam-Cádiz		Beyens y Hubin
1744	D'Eendracht		Amsterdam-Túnez	Jan Stark/Amsterdam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1744	La Sra. Eva		Amsterdam-Cádiz-Levante		Henrique Ellermann
1746	Luisa		Dantzig-Norte		
1746	De Concordia		Middelburgo-Cádiz-Livorno		Viuda Van der Poel y co.
1746	Juffrouw Elizabeth		Gallipolly-Cádiz-Livorno		Viuda Van der Poel y co.
1746	Daniel y Nicolás		San Sebastián-Cádiz-Rotterdam		Viuda Van der Poel y co.
1746	Anna María Galleij		Amsterdam-Cádiz-Levante		
1746	María Jacoba		Amsterdam-Morlaix-Norte		
1746	De Goede Hoops		Rotterdam-Cádiz-Hamburgo		L. B. van den Broucke
1746	De Sluifier		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Gerti Blacino & co./Amsterdam	Van den Broucke e hijo
1746	San Juan Bautista		Amsterdam-Cádiz-Barcelona		
1746	Stadt Goes		Nantes-Cádiz-Zelanda		
1746	Juffrouw Margarita		Bilbao-Cádiz-Livorno	Leonaert & Costeris/Amsterdam	Van den Broucke e hijo
1746	Catharina Galleijs		Lisboa-Cádiz-Amsterdam	Johannes de Witt/Amsterdam	
1746	Juffrouw Marij		Port Mahon-Cádiz-Amsterdam		
1746	Pastor		Ceuta-Cádiz-Dordrecht		Bernardo van Dahrt
1746	Margarita Gertrudis		Ceuta-Cádiz-Dordrecht	Barend Lubbeliz/ Amsterdam	Bernardo van Dahrt
1746	María Theresa		Ceuta-Cádiz-Dordrecht		Bernardo van Dahrt
1746	María Teresa		Inglaterra-Cádiz-Nápoles	Gerard van Moll/Amsterdam	
1746	Margarite		Sicilia-Cádiz-Lisboa		
1746	Propatria		Bretaña-Cádiz-Hamburgo	Martin Beats/Amsterdam	Barbour y Bermier
1746	Jonge Pieters		Sicilia-Cádiz-Lisboa		
1746	María Nelia		San Sebastián-Cádiz-Amsterdam	Willem Borst/Amsterdam	
1746	Straedt Galleijs		Lisboa-Cádiz-Amsterdam	Johannes de Witt/Amsterdam	
1746	Koning David		Dordrecht-Cádiz-Norte		
1746	Juffrouw Isabel y Johanna		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	An. y F. de Haarde/Amsterdam	
1746	Jorge Josina		Dordrecht-Cádiz-Dordrecht	Jan B. Abraham/Amsterdam	
1746	Loopende Haes		Nantes-Cádiz-Amsterdam		Barbour y Bermier
1746	Juffrouw Francisca		Amsterdam-Cádiz-Dordrecht		
1746	Margarita Galleijs		Dordrecht-Cádiz-Dordrecht	Aris Cornelisz./Amsterdam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1746	De Stadt Amsterdam		Dantzig-Cádiz-Dantzig	Abraham van den Bosch/Amsterdam	Beyens e hijos
1746	Ana María Galleijs		Alicante-Cádiz		
1746	De San Franciscus		Málaga-Cádiz-Amsterdam	Jan Scheltus/Amsterdam	
1746	Hard Galleij		Venecia-Cádiz-Levante	A. F. de Haarde/Amsterdam	Bernardo van Dahrt
1746	De Jacob		Gallipolly-Cádiz-Norte	J. van den Bergh/Amsterdam	
1746	De Admiraal De Ruyter		Dordrecht-Alicante-Cádiz	Lubelley & Co./Amsterdam	
1746	De Post Galleij		Mortlaix-Cádiz-Norte	Herman Rock/Amsterdam	
1746	Margarita		Amsterdam-Lisboa-Cádiz	J. W. Willinck/Amsterdam	
1746	Anna María Galleij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Viuda Meijnardt Troye/Amsterdam	
1746	De Concordia		Amsterdam-Cádiz	Hendrik Beijvoert	
1746	De Concordia Galleij		Dunkerque-Cádiz-Levante		
1746	De Isabel Agneta		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam	Jacob Beijerman/Amsterdam	
1746	Comelia Marij		Marsella-Cádiz-Marsella		
1746	De Concordia		Lisboa-Cádiz-Amsterdam		
1746	Juana Catalina		Rotterdam-Cádiz-Rotterdam	Guybert Princen/Amsterdam	
1746	De Elena		Amsterdam-Cádiz	Anselmus & Anth. Hartsen/Amsterdam	
1746	T Zeepaard		Amsterdam-Cádiz		
1746	De Elena Matilde		Dordrecht-Cádiz-Levante		
1746	Juffrouw Judick		Marsella-Cádiz-Amsterdam		
1746	De Ida Maria		Bilbao-Cádiz-Norte	Jan de B. Abraham/Amsterdam	
1746	De Prins van Oranje		Málaga-Cádiz-Amsterdam	J. van den Bergh/Amsterdam	
1746	Juffrouw Flora		Mallorca-Cádiz-Amsterdam	Johannes de Witt/Amsterdam	
1746	St. Marten		Dordrecht-Cádiz-Amsterdam	Gerridt Groeneveldt/Zandaam	
1746	Catalina Galleij		Cádiz-Dordrecht	Aris Cornelisz./Amsterdam	
1746	Juffrouw Comelia		Lisboa-Cádiz-Amsterdam		
1746	Juffrouw Adela		San Sebastián-Cádiz-Amsterdam		
1746	De Jonge Pieter		Ceilán-Cádiz-Lisboa		
1746	Jonge Visser		Marsella-Cádiz-Amsterdam	P. Matheo de Coorns/Amsterdam	
1746	Leonora Galleij		Lisboa-Cádiz-Amsterdam	Cock & Barbour	Octavio Barbour

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1746	Pieter Galleij		Marsella-Cádiz-Amsterdam		
1746	Vrijheids		Nápoles-Cádiz-Lisboa	Egberts & A. Van den Bergh/Amsterdam	
1746	Jonge Jacobus		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Jacob du Peyron/Amsterdam	
1746	Twee Blauwe Potten		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Gerridt Blaeuw e hijos/Amsterdam	
1746	Juffrouw Margarita		Bretaña-Cádiz-Levante		
1746	Juffrouw Willemina		Hamburgo-Cádiz-Middelburgo	An. Wombergen/Middelburgo	
1746	Dundraghs		Hamburgo-Cádiz-Levante	W. y J. Willinck/Amsterdam	
1746	Pedro		San Sebastián-Cádiz-Sanlúcar	Jan & Klaes Thopas/Amsterdam	
1746	Anna Magdalena Galleijs		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Clifford e hijos/Amsterdam	
1746	Agatha Galleijs		Havre de Gracia-Cádiz-Poniente		Barbour y Bernier
1746	Juffrouw María		Havre de Gracia-Cádiz-Levante	C. van Omerem/Amsterdam	Barbour y Bernier
1746	Vreede		Málaga-Cádiz-Rotterdam	Guybergh & Lengeh/Amsterdam	Bellot y Van Bouchout
1746	Snelle port Galleij		Málaga-Cádiz-Amsterdam	Pieter Brouwe/Zandaam	Bellot y Van Bouchout
1746	María Johanna		Amsterdam-Cádiz-Ceuta		
1746	Mercurius		Faro-Cádiz-Toulouse		
1746	Victoria		Mortaix-Cádiz-Marsella	Christian Cruijs e hijos/Amsterdam	Barbour y Smit
1746	Vliegende Faen		Livorno-Cádiz-Livorno		
1746	Liefde		Amsterdam-Cádiz-Sanlúcar		
1746	Júpiter		Lisboa-Cádiz-Livorno		
1746	Vriendschap		Safi-Cádiz-Rotterdam		
1746	Confidentie		Amsterdam-Cádiz-Gibraltar	Willen & Jan Willinck/Amsterdam	
1746	Deborah		Vijborgh-Cádiz-Amsterdam		Bernardo van Dahrl
1746	Margarita		Sund-Cádiz-Barcelona	Barend Lubbeley/Amsterdam	Bernardo van Dahrl
1746	Faen		Middelburgo-Cádiz-Middelburgo		Beyens e hijo
1746	Juffrouw Lidia		Middelburgo-Cádiz-Middelburgo		Beyens e hijo
1746	Juffrouw María		Amsterdam-Cádiz-Levante		
1746	Lidia		San Sebastián-Cádiz		
1746	Regina Angelorum		Hamburgo-Cádiz-Alicante	Pedro Roegier/Rotterdam	Enrique Ellerman
1746	Alepo Galleij		Amsterdam-Cádiz-Barcelona	Aris Cornelis Veen/Zandaam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1746	Marcelo Pedro		Rotterdam-Cádiz-Amsterdam		
1746	Veleta Marija		San Sebastián-Cádiz-Tenerife	Jan Smidts/Amsterdam	
1746	San Antonio		San Sebastián-Cádiz-Amsterdam	Anselmus & Anth. Hartsen/Amsterdam	
1746	Marija		Havre de Gracia-Cádiz-Havre de Gracia		
1746	Concordia		Livorno-Cádiz-Amsterdam		Beyens e hijo
1746	San Francisco		San Sebastián-Cádiz-Havre de Gracia		
1747	De Loopende Haes		Amsterdam-Cádiz	F. Schilmans de Jonge/Amsterdam	Beyens e hijo
1747	De Pastor		Yarmouth-Cádiz-Livorno	Adrian van Loon/Dordrecht	
1747	De Jonge Johannes		Amsterdam-Cádiz-Levante	E. De Weer & de Witt/Amsterdam	Beyens e hijo
1747	De Flora		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam		
1747	Juffrouw Johanna Catharina		Rotterdam-Cádiz-Amsterdam	Egberts van Eynden/Amsterdam	
1747	Jacob		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Barend Lubbeley/Amsterdam	
1747	Juffrouw Hendrina		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Th. & Jacob van Tellez/Amsterdam	
1747	Isabel Susana		Havre de Gracia-Cádiz-Hamburgo	Egbert y Anth. van den Breght/Amsterdam	
1747	De Koning David		Havre de Gracia-Cádiz-Norte	David & Jan Veyra e hijo/Amsterdam	
1747	Lindeboom		Montaix-Cádiz-Havre de Gracia		
1747	Juffrouw Willemina		Middelburgo-Cádiz-Middelburgo	Anth. Van Wombergen/Amsterdam	
1747	Concordia		Tortosa-Cádiz-Rotterdam	Gijsbert de Lengh/Amsterdam	
1747	De Oostbroek		Málaga-Cádiz-Hamburgo	W. Pieter Bijdenhis/Amsterdam	
1747	Johanna y Jacoba		Hamburgo-Cádiz-Amsterdam	Jacob Fury/Amsterdam	Enrique Elleman
1747	L'Ammeer		San Sebastián-Cádiz-Amsterdam	W. Elias van Laer/Amsterdam	
1747	De Dortregsche Galleij		Livorno-Cádiz-Hamburgo	Willem Bruijn/Amsterdam	Enrique Elleman
1747	Barbara Henrietta		Amsterdam-Cádiz-Canarias		
1747	De Rotterdamse Galleij		Havre de Gracia-Cádiz-Málaga	Jan Arts Dakken/Rotterdam	
	De Rotterdamse Galleij		Cádiz-Gibraltar-Lisboa-La Coruña	Jan Arts Dakken/Rotterdam	
1747	De Sluyter		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Gerrit Blacino e hijos/Amsterdam	
1747	De Juffrouw Magdalena		Cádiz-Livorno	W. Stralman/Amsterdam	
1747	Jacoba María		Montaix-Cádiz-Levante	W. P. van Schoohoven/Amsterdam	
1747	De Pieter en Anna		Dunkerque-Lisboa-Cádiz	Willem van Dijk/Amsterdam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1747	De Jonge Ridder Bewaldi		Hamburgo-Cádiz-Marsella-Livorno	P. Adriaen Pels/Amsterdam	Faveau y Van Bouchout
1747	De Comelia		Alicante-Cádiz	Viuda de Maurits Dreyer/Amsterdam	
1747	Cristina Gertrudis		Cádiz-Lisboa	W. Jean & Hendrix Roosenbergh	
1747	De Regina Angelorum		San Valery-Cádiz-Lisboa-Levante	Pieter Roegier/Amsterdam	
1747	De Vier Goede Vrienden		Hamburgo-Cádiz-Hamburgo	Th. & Jacob van Tellez/Amsterdam	Faveau y Van Bouchout
1747	De Jonge Nicolaes		Dantzig-Cádiz-Amsterdam	Herman y Nicolas Hoop/Amsterdam	
1747	De Hermanusy Jacob		Dantzig-Cádiz-Amsterdam	Nicolas Dantzer/Amsterdam	
1747	Tempel Salomon		Dantzig-Cádiz-Sanlúcar	Pieter Brouman/Zandaam	
1747	De Jonge Cornelis		Dantzig-Cádiz-Amsterdam	Jan y klaes Thopas/Amsterdam	
1747	De Vrouw Anna		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Joan y Anth. Waterman/Amsterdam	
1747	De Ida Marija		San Sebastián-Cádiz-Sanlúcar	Jan de B. Abrahams/Amsterdam	
1747	De Cornelio en Bernardino		Livorno-Cádiz-Lisboa	A. Dubbeldemuts/Rotterdam	
1747	De Concordia Galleij		Rotterdam-Cádiz-Levante	Evert Ter Swaek/Rotterdam	
1747	De Juffrouw Maria		Amsterdam-Cádiz-Salée	David y Henrique Da Costa/Amsterdam	
1747	Miegende Jan		Amsterdam-Cádiz-Sanlúcar	Josim Molenaer/Amsterdam	
1747	Angela María Galleij	380	Cádiz-Amsterdam	Th. & Jacob van Tellez/Amsterdam	
1747	De vriendschap	400	Havre de Gracia-Levante	Dirck Kuyter/Amsterdam	
1747	De Bosch en hoek		Havre de Gracia-Cádiz-Levante	Jan Hackman/Amsterdam	
1747	De Margarita Jacoba	550	Cádiz-Amsterdam	Joan Costeros/Amsterdam	Joseph Beyens
1747	De Margarita Jacoba	550	Cádiz-Amsterdam	Bernardo Van Dahrt/Cádiz	Joseph Beyens
1748	De Jonge Pieter en Galleij	340	Guinea-St. Eustaquio-Cádiz-Middelburgo		
1748	Vrouw Hendrina	280	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Th. & Jacob van Tellez/Amsterdam	
1748	De Coerlandia	220	Venecia-Cádiz-Rotterdam	Sirp Ouckama/Amsterdam	Sirp Ouckama
1748	Juffrouw Rossa	120	Cádiz-Amsterdam	A. Jacobsz & Volkert de Vries/Amsterdam	
1748	De Olie Molen	380	San Petesburgo-Cádiz-Livorno	Jan Luberts/Amsterdam	
1748	De Margarita Cristina		Amsterdam-Sanlúcar	Mathijs Smit/Frisia	
1748	De Vreede		Dordrecht-Cádiz-Rotterdam	Gijsbert de Lengh/Amsterdam	
1748	La Princesa Louis Ulrique	600	Amsterdam-Cádiz-Cantón-Göteborg	Comp. Sueca de las Indias Orientales	Joseph Potters
1748	De Jonge Johannes		Amsterdam-Sanlúcar	Cornelis box/Amsterdam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1748	Jonge Princess Carolina		Amsterdam-Sanlúcar	Lernst & Smith/Amsterdam	
1748	De Concordia		Dordrecht-Cádiz-Rotterdam	Gijsbert de Lerghe/Amsterdam	
1748	Catarina María Galleij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Pieter Eijma/Amsterdam	
1748	De Vriendschap		Alfáquez-Cádiz-Amsterdam	Van Ernst & Fildemaker/Amsterdam	
1748	De María Galleij	420	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Willem & Jacobsz Wenix/Amsterdam	
1748	De Cornelia Galleij	180	Ceuta-Cádiz-Hamburgo		
1748	De Vrouw Eva		Ceuta-Cádiz-Amsterdam	Pieter Loomer/Zandaam	
1748	Prins van Oranje	220	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Cornelis Dirck & Ouwe Jan/Amsterdam	
1748	De Witte Galleij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Johannes de Witt/Amsterdam	
1748	Juffrouw Deborah	220	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Abrahams Wosterman/Amsterdam	
1748	De Oostbroek		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Pieter Redanuis/Amsterdam	
1748	De Jonge Anthonij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	John y Anthony Waterman/Amsterdam	
1748	Catharina María Galleij		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Jean Fco. Roffier/Haartem	
1748	De Sluyter		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Gerridt Blauw e hijos/Amsterdam	
1748	De Vriendschap		Amsterdam-Cádiz-Dunkerque	Willem y Jan Willinck/Amsterdam	
1748	Jonge Gerard de Magdalena		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Hendrik Bijvoert/Amsterdam	
1748	De Post van Rotterdam		Rotterdam-Cádiz-Sanlúcar	Laurens Dubbeldemus/Amsterdam	
1748	Catharina Galleij	550	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Cornelis Aris Veen/Amsterdam	
1748	Juffrouw Willemina		Rotterdam-Cádiz-Sanlúcar	Anthony van Wombergen/Amsterdam	
1748	De Pieter		Cádiz-Amsterdam	Sirp Ouckama/Amsterdam	
1748	Anna Galleij		Amsterdam-Cádiz-Marsella	Raymond y Theodoro de Smit/Amsterdam	
1748	Juffrouw Susana y Cristina		Vijborgh-Cádiz	Jacob de Clercq/Amsterdam	
1748	Pieter en Cornelis		Vijborgh-Cádiz-Marsella	Verbruggen & co./Amsterdam	
1748	Larra Galleij		Amsterdam-Cádiz-Berbería	Muilman & hijos/Amsterdam	
1748	Helena		Vijborgh-Cádiz-Marsella	Anselmus & Anthony Hartsen/Amsterdam	
1748	Willem y María		San Sebastián-Cádiz		
1748	De Elizabeth		Cádiz-Sanlúcar-Amsterdam	J. Martin Levennoodt/Rotterdam	
1748	Gertrudis Aleta		Dantzig-Cádiz-Sanlúcar	Pieter Jantsz./Zandaam	
1748	Vrede Rust	280	Vijborgh-Cádiz-Amsterdam	A. Ouwe Jans/Zandaam	

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1748	De Son	220	Brest-Cádiz-Amsterdam	Albert Gerritsen Bonk/Amsterdam	
1748	Jaeger Galleij	160	Amsterdam-Cádiz-Málaga	Jan de Heer/Amsterdam	
1748	De Vreede		Dordrecht-Cádiz-Levante	Gijsbert de Lengh/Amsterdam	
1748	Juffrouw Cornelia	380	Amsterdam-Cádiz-Málaga	Sirp Ouckama/Amsterdam	
1748	Juffrouw Anna		Amsterdam-Alfáquez-Tortosa-Cádiz	Jacob van der Schaaaf/Amsterdam	
1748	Helena Elizabeth	240	Bergen-Cádiz-Gallipolly	Viuda Maurits Dreyer y Cortman/Amsterdam	
1748	María Josepha	280	Lisboa-Cádiz-Amsterdam	Cornelis Aris Veen/Amsterdam	
1748	Veleta Palleij	380	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Cornelis Aris Veen/Amsterdam	
1748	De Herder		Dordrecht-Cádiz-San Sebastián	Adriaan van Loon/Dordrecht	
1748	Juffrouw Anna		Rotterdam-Cádiz-Levante	Gijsbert Prins/Rotterdam	
1748	De Vrouw Anna		Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Jan & Anthony Waterman/Amsterdam	Juan B. de Roo
1748	Anna María Galleij	600	Amsterdam-Nantes-Cádiz-Marsella	Petronella de Jong/Amsterdam	
1748	De Hoop	380	Vijborgh-Cádiz-Amsterdam	Viuda de Jan Bronkhorst/Amsterdam	
1748	San Anthonij		Amsterdam-Cádiz-Alicante	Anselmus & Anthony Hartsen/Amsterdam	Juan B. de Roo
1748	De Post van Bergerack	580	Canarias-Cádiz-Livorno	Cornelis Beth/Amsterdam	Beyens e hijos
1748	Juffrouw Alida y Cornelia	220	Rotterdam-Cádiz-Levante	Gerrit van Eynden/Amsterdam	Juan B. de Roo
1748	De Providentie	280	Amsterdam-Cádiz-Amsterdam	Abraham Swartwout/Amsterdam	Beyens e hijos
1749	Het galjoetschip 'T Swanedrif	360	Amsterdam-Dantzig-Sund-Cádiz-Cartagena	Frederik Berewout/Amsterdam	Juan B. de Roo
1749	La Yvel Galera		Amsterdam-Cádiz		
1749	La María Josefa		Amsterdam-Cádiz		
1749	La Catalina Juana	280	Amsterdam-Cádiz-Levante	Th. Buyck & N. Vernimen/Sevilla	Enrique Ellermann
1749	La María Jacoba	280	Cádiz-Amsterdam	Cornelio Beyens/Cádiz	Bernardo van Dahr
1750	San Pedro	200	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Th. & Jacob Keller/Amsterdam	Juan B. de Roo
1750	Anna Wildschijt	300	Amsterdam-Vijborgh-Cádiz	Ploos van Amstel & Noteman/Amsterdam	Juan B. de Roo
1750	Oude Wagens	380	Amsterdam-Dantzig-Sund-El Ferrol-Cádiz	Van Ernst & Gildemeester	Beyens e hijos
1750	De Vrienschap	380	Amsterdam-Dantzig-Sund-El Ferrol-Cádiz	Van Ernst & Gildemeester	Beyens e hijos
1750	De Vrouw María	400	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	J. Henrik Vemeede, Pletman & co./Amsterdam	Juan B. de Roo
1750	De Pieter en Cornelis	600	Amsterdam-Narvik-Cádiz	Ploos van Amstel & Noteman/Amsterdam	Juan B. de Roo
1750	De Vrouwe Margareta	780	Amsterdam-Dantzig-Cádiz-Málaga	Mathijs Ooster/Amsterdam	Julinet y Van der Poel

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1750	De Boodschap María	380	Amsterdam-Cádiz-Málaga-Marsella	Volkert van Gever/Amsterdam	Julinet y Van der Poel
1750	De Petronella Catrina	240	Amsterdam-Cádiz-Málaga-Marsella	Volkert van Gever/Amsterdam	Julinet y Van der Poel
1750	De Vluggé Duijf		Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Aaron de Pinto e hijos/Amsterdam	Julinet y Van der Poel
1750	De Waakzaamheid	360	Amsterdam-Narvik-Cádiz	Ploos van Amstel & Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1750	Slootbos	160	Amsterdam-Pillau-Cádiz	Pieter de Vries/Amsterdam	
1750	La María Catalina	160	Amsterdam-Cádiz		
1751	De Lambert Galleij		Amsterdam-Cádiz	Pedro Gil de Olondriz/Amsterdam	V. de Ocio Salazar
1751	Helena		Amsterdam-Dantzig-Lisboa-Cádiz-Génova	Frederik Berewout/Amsterdam	Beyens e hijos
1751	Anna Galleij		Ruta de Levante [sic]		Phillippe Renard
1751	La Galera del Estrecho		Amsterdam-Cádiz-Levante	Juan B. Cogels/Amsterdam	Viuda Smith, hijo y Geraldin
1751	La Unión	180	Cádiz-Amsterdam	V. Ocio Salazar/Cádiz	V. de Ocio Salazar
1753	De Juffrouw Margareta	210	Amsterdam-Cádiz-Sanlúcar	A. & Th. Hope/Amsterdam	
1753	Het Lam	225	Amsterdam-Cádiz	Louis Fermin & E. Van de Port/Amsterdam	
1754	De Gerardo en Jean Jacob G	280	Amsterdam-Cádiz-Cartagena	Jean de Prado/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1754	De Sara y Cornelia Galleij	380	Amsterdam-Cádiz-Gibraltar-Sicilia- Barcelona-Mallorca	Jan Everhard/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1755	De Juffrouw María	400	Cádiz-Livorno	Wijnand Kock, viuda e hijos/Amsterdam	Sirp Ouckama
1755	De Juliana		Marsella-Menorca-Cerdeña-Málaga-Cádiz	Wijnand Kock, viuda e hijos/Amsterdam	
1755	De Everardus		Amsterdam-Cádiz-Gibraltar-Calais		
1755	De María Galleij		Amsterdam-Cádiz	Anthony Waterman/Amsterdam	Beyens e hijos
1757	La Jalouise	600	Amsterdam-Montedueiro-Alicante-Cádiz		
1757	Het kasteel van Medemblik		Amsterdam-Montedueiro-Alicante-Cádiz		
1757	De Zeerider	380	Amsterdam-Vijborgh-Cádiz	Johannes de Witt/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1757	De Flora		Amsterdam-Vijborgh-Cádiz	P. Van Hoorsten, D. E. Vieyra/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1758	El Molino de Azúcar	380	Amsterdam-Altona-Cádiz		Pedro Elvo
1758	Los Dos Hermanos		Ostende-Cádiz		Juan B. Schamp
1758	De Orange Zaal	400	Cádiz-Amsterdam	Andrés Pels e hijos/Amsterdam	
1758	La Unión	380	Cádiz-Amsterdam	L. B. Van den Broeck/Cádiz	Christian Albrecht
1759	De Jonge Arnoldus		Marsella-Cádiz-Amsterdam		

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1759	De Vrouw María Isabella		Cuba-Porto Prince-Curaçao-Cádiz		
1759	De Vreede		Amsterdam-Jamaica	Pieter Loquet/Amsterdam	
1760	De Standvastigheid		Amsterdam-Cádiz	David H. Castro/Amsterdam	Juan y Eduardo Gough
1760	De Catharina Elizabeth		Amsterdam-Sund-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1760	De Sta. Anthoine		Amsterdam-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1760	T Jonge Kalf		Amsterdam-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1760	De Juffrouw Anna		Amsterdam-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1761	De Catharina en Elizabeth		Amsterdam-Frederikshaven-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1761	De Goede Hoop		Amsterdam-Cádiz-Cartagena		
1762	La Leonora Petronilla	180	Cádiz-Amsterdam	Conrado Vansom/Amsterdam	Juan Solís
1762	De Vrouwe Catrina		Havre de Gracia-Riga-Texel	Horneca & co./Amsterdam	
1762	De Eendracht	400	Setúbal-Sund-Vijborgh-Cádiz	Claas Taan e hijos/Amsterdam	
1762	De Vrouw Alida		Amsterdam-Morlaix-Cádiz	Wemier & Hartsinck/Amsterdam	
1762	De Goede Vriendschap	580	Amsterdam-Cádiz-Sevilla	Hope & co./Amsterdam	
1762	De Jonge Pieter	700	Amsterdam-Cádiz-Sevilla	Hope & co./Amsterdam	
1763	De Vrouw Catharina	600	Amsterdam-Cádiz-Ibiza-Reval	Claas Taan e hijos/Amsterdam	
1763	De Juffrouw María	680	Amsterdam-Dantzig	Horneca y Hogger/Amsterdam	
1763	De Pieter en Jacob		Amsterdam-Sund-Vijborgh-Cádiz	Jacob Roorda & Reim Smit/Amsterdam	
1763	De Twee Jonge Jannen		Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca & Hogger/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1763	De Pieter en Alida		Amsterdam-Cádiz	Dominicus L. & J. Da Costa/Amsterdam	
1763	De Benjamin		Amsterdam-Sund-Vijborgh-Cádiz	Lubbeley & de Witt/Amsterdam	
1763	De Vreede	280	Amsterdam-Sund-Vijborgh-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1763	De Jonge Jan		Amsterdam-Sund-Vijborgh-Cádiz	Lubbeley & de Witt/Amsterdam	
1763	De Vrouw Lucretia	360	Amsterdam-Wammelsun-Vijborgh-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1763	De Vrouwe Christina	360	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	
1763	De Goede Hoop	400	Amsterdam-Frederikshaven-Cádiz	Adrian Hordijk & co./Amsterdam	J. Baptista de Roo
1763	De María Theresa	200	Amsterdam-Lisboa-Cádiz	Dominicus L. & J. Da Costa/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1764	Stad en Landen		Amsterdam-Cádiz	Dominicus L. & J. Da Costa/Amsterdam	Beyens e hijos
1764	De Jonge Jauke de Groot	240	Amsterdam-Sund-Vijborgh-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1764	De Taanman	200	Hamburgo-Nantes-Lisboa-Cádiz-Levante	Louis André & co./Amsterdam	Barbour & co.
1764	Schraveland	140	Amsterdam-Cádiz	Dominicus L. & J. Da Costa/Amsterdam	
1764	De María Luisa	230	Amsterdam-Paimboeuf-Cádiz-Levante	Jan D. Bretón/Amsterdam	
1765	De Jonge Jacke de Groot	250	Amsterdam-Sund-Vijborgh-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1765	Al Weeraan	200	Amsterdam-Vijborgh-Lisboa-Cádiz	Lubbeley & de Witt/Amsterdam	
1765	Frederik Hendrik		Amsterdam-El Ferrol-Cádiz-La Habana	Abraham y Daniel Nunes Tavares/Amsterdam	Intendencia de Marina
1765	Groenberg		Amsterdam-El Ferrol-Cádiz-La Habana	Abraham y Daniel Nunes Tavares/Amsterdam	Intendencia de Marina
1765	De Juffrouw María	270	Amsterdam-Cádiz-Barcelona-Levante	Joost van Eyck/Amsterdam	
1766	De Jonge Jan Jacobus	270	Amsterdam-Vijborgh-Frederikshaven	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1766	De Jonge Catharina	320	Amsterdam-Ibiza-Sund-Vijborgh-Cádiz	Claas Taan e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1766	De Driemast Hoeker	440	Amsterdam-Sund-Ibiza-Sund-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1766	Den Vergulden Boender		Dordrecht-Kronstadt-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	Beyens e hijos
1766	De Waakzaamheid	600	Amsterdam-Cádiz	Abraham de Haan e hijos/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1767	De Anna Catharina		Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1767	De Zee vrugt		Amsterdam-Cádiz		J. Baptista de Roo
1767	De Vrouw Anna Johanna		Amsterdam-Cádiz-Levante		J. Baptista de Roo
1767	Dorp Oudeboom		Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	
1767	De Twee Nigten, Hinke en Neeltje		Amsterdam-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1767	De Eendracht	260	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	
1767	De Goede Vreede	220	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	Barbour y Van Halen
1767	De Jonge Jeltje	210	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	Barbour y Van Halen
1767	De Gestadige Jager	220	Amsterdam-Dantzig-Cádiz	Horneca, Hogger & co./Amsterdam	Barbour y Van Halen
1768	De Magdalena	270	Amsterdam-San Petesburgo-Cádiz	J. Vintsz. & J. A. Pool/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1768	De Jonge Anne Witteveen	190	Amsterdam-San Petesburgo-El Ferrol	J. Vintsz. & J. A. Pool/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1768	De Vriendschap	190	Amsterdam-San Petesburgo-El Ferrol	J. Vintsz. & J. A. Pool/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1768	T Lam		Amsterdam-Frederikshaven-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1768	Meerzorg	200	Amsterdam-Frederikshaven-Cádiz	Jan Noteman/Amsterdam	
1768	De Vrouw Magdalena		Amsterdam-Cádiz-Livorno	Barth van de Santhevel/Amsterdam	J. Willen Nagel
1768	De Jonge Baalje	200	Amsterdam-S. Petesburgo-El Ferrol-Cádiz	J. Vintsz. & J. A. Pool/Amsterdam	De Somer y Van Rechem

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1768	De Jonge Frederik	200	Amsterdam-S. Petesburgo-El Ferrol-Cádiz	J. Vintsz. & J. A. Pool/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1769	De Vrouw Clasina	640	Amsterdam-Oslo-Cádiz	Juan Manuel de Uriondo	J. Willen Nagel
1769	De Generaal van Kaulbars	600	Amsterdam-Göteborg-Cádiz	Juan Manuel de Uriondo	J. Willen Nagel
1770	De Juffrouw Neleta	560	Amsterdam-Dantzig	Juan Manuel de Uriondo	J. Willen Nagel
1770	De Brouwer	252	Amsterdam-Riga	Juan Manuel de Uriondo	J. Willen Nagel
1770	La Sra. Antonia	260	Amsterdam-Oslo-Cádiz	Juan Manuel de Uriondo	Miguel de Murguiz
1770	De Jonker Allard	252	Amsterdam-Riga	Juan Manuel de Uriondo	Miguel de Murguiz
1770	De Rogge Bloem	760	Amsterdam-Dantzig	Juan Manuel de Uriondo	Miguel de Murguiz
1770	Het Waakend Oog	600	Amsterdam-Dantzig	Juan Manuel de Uriondo	Miguel de Murguiz
1770	De Jonge Hendrik	460	Amsterdam-Oslo-Cádiz	Juan Manuel de Uriondo	Sres. Collet y Linch
1770	De Antonia en Petronella	800	Dordrecht-Dantzig-Cádiz	Juan Manuel de Uriondo	Sres. Collet y Linch
1770	De Zarskizello		Amsterdam-Frederikshaven-Cádiz	Johannes de Witt/Amsterdam	
1771	De Zeevragt	300	Amsterdam-Vijborgh-Sund-Cádiz	Balthasar Bos/Amsterdam	
1771	The Jamaica Packet	125	Amsterdam-St. Ubes-New Foundland	Peter Long/Waterford	
1771	The Jamaica Packet	125	Cádiz-Alicante-Barcelona-Livorno	Peter Long/Waterford	
1772	De Spaanse Visser	320	Amsterdam-Cádiz-Riga	Christian Fraser/Amsterdam	De Somer y Van Rechem
1772	De Jonge Willem	730	Amsterdam-Konigsbergh-Riga-Cádiz	Thienen & Schoock/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1772	Sint Marcus	340	Amsterdam-Pernau-Sund-Vijborgh-Cádiz	Balthasar Bos/Amsterdam	
1772	De Catharina en Margareta	400	Setúbal-Riga-Amsterdam-Cádiz	Pieter Lijnsz. & co./Amsterdam	
1773	De Twee Willem Phillippe	440	Amsterdam-Reval-Narvik-Cádiz	Willem Konink Abraham/Amsterdam	
1773	De Amsterdam	240	Amsterdam-Burdeos-Kronstadt-St. Petesburgo	Nedermeier & Voogd	
1773	De Jonge Willem	120	Rotterdam-Flesinga	Volkert de Vries/Amsterdam	Barbour & co.
1775	De Vrouw Neletta		Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Willem van Brien en e hijos/Amsterdam	
1775	De Vrouw Sophia María		Hamburgo-Riga-Cádiz	Ar. Johannes van Brien en	J. Baptista de Roo
1775	Hoolwerth		Amsterdam-Riga	Ar. Johannes van Brien en	J. Baptista de Roo
1775	De Twee Nigten, Hinke en Neeltje	240	Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Ar. Johannes van Brien en	J. Baptista de Roo
1776	De Vriendschap		Amsterdam-Cádiz		
1777	De Eendracht	260	Amsterdam-Narvik-Cádiz-El Ferrol	Van Brien en e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1777	Juffrouw Isabel	260	Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Van Brien en e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo

FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ (1713-1778) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Navío</i>	<i>Ton.</i>	<i>Ruta</i>	<i>Fletador/Lugar</i>	<i>Consignatario/Cádiz</i>
1777	Stad en Landen	220	Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Van Brienen e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1777	De Jonge Willem		Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz-Cartagena	Van Brienen e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1777	De Vrouw Catharina		Amsterdam-Cádiz-Cartagena	Van Brienen e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1777	De Juffrouw Jhanna		Dordrecht-Riga-El Ferrol-Cádiz	Van Brienen e hijos/Amsterdam	J. Baptista de Roo
1777	Meereveld		Dordrecht-Frederikshaven-Cádiz	Frank van der Schoot/Amsterdam	
1778	De Catrina	520	Amsterdam-Riga-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	
1778	De Vrouw Adriana	300	Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	Manuel Martín
1778	De Juffrouw Comelia Hermina		Amsterdam-Riga-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	
1778	T. Hoekerschip Nephthunus		Londres-Riga-El Ferrol-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	Manuel Martín
1778	De Jonge Juffrouw Anna Comelia	260	Dunkerque-Arcángel-El Ferrol-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	Manuel Martín
1778	De Vrouw Margareta Susana		Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	Manuel Martín
1778	De Jonge Willem		Amsterdam-Riga-El Ferrol-Cádiz	Courtian, La Coste y Pascal/Amsterdam	Manuel Martín

**CARTAS DE PAGO POR CANCELACIÓN Y PAGO DE DEUDAS
POR PRÉSTAMOS DE DIVERSOS TIPOS (1713-1763)**

<i>Fecha</i>	<i>Deudor/otorgante</i>	<i>Acreedor/prestamista</i>	<i>Suma (a)</i>
4-9-13	G. J. Gijón	Nicolás Snellincq	410
6-9-13	Tammes y Van Uchelen	Diego y Fco. de Roy	907, 125
3-5-15	Pons, Desfour y co.	M. G. van Hemert	1000
2-9-15	Cornelis y Lorenzo	J. P. van Kessel y co.	6.128, 625
6-9-15	J. de Segura y Arocas	J. A. de Conique	395, 5
9-9-15	Andrés Pérez	J. W. van der Poel	900
14-9-15	Bradell & Herme	Nicolás Snellincq	1.550
14-9-15	Andrés Hickie	Nicolás Snellincq	1.375
16-9-15	Bradell & Herme	Pedro Happart	1.440
18-10-15	Stalpaert y co.	Nicolás Snellincq	536
18-10-15	Stalpaert y co.	Pedro Happart	1.375
24-10-15	Stalpaert y co.	M. G. van Hemert	481
24-11-15	Luis de Arriola	M. G. van Hemert	2.500
31-3-17	F. Guiral y C. de Anglada	G. I. van Eyndhoven	2.500
1-7-17	J. B. Doti	G. I. van Eyndhoven	652
16-7-17	M. de la Fuente	J. B. Coppennoll	4.240
27-8-17	N. J. de Peñalva	G. I. van Eyndhoven	1.680
13-6-18	Joseph Longo	Beyens y Brabanders	2.800
22-8-18	J. F. de la Encina	F. J. van Hemert	1.523
27-9-18	Cp. Juan de Roxas	Pedro Luarca	6.000
1-12-18	Fco. Bluyzen	O. van Hauten	3.000
15-6-19	Diego de Zamora	Faveau y co.	2.338
12-3-20	Juan de Alcalá	Nicolás Snellincq	1.448
10-6-20	Baltasar de Eraunzeta	Beyens y Brabanders	4.300
16-7-20	Pedro y Alonso Maron	Beyens y Brabanders	3.908
3-10-20	J. F. Janssensz	Juan Webber	2.525
18-11-20	P. Marín	C. Beyens	3.098
4-3-21	Henrique de Roo	Beyens y Brabanders	6.000
6-6-21	B. de Eraunzeta	C. Beyens	4.300
16-6-21	Lázaro Oxman	F. J. van Hemert	1.080,4
30-10-21	Joseph Lozada	C. M. de Roo	3.885, 3
7-11-21	Cristóbal Grosso	F. J. van Hemert	2.688
18-11-21	M. A. de Berroteran	F. J. van Hemert	1.100
17-8-22	Fco. Podestá	F. J. van Hemert	1.064
31-10-21	N. C. Colón	G. I. van Eyndhoven	610, 5
10-12-22	Hercq y Vandentrille	J. y D. Pinquet	410
16-1-23	C. M. Garrasin, Viuda Guillermin	F. J. van Hemert	519, 3
15-2-23	A. Ruiz, J. F. Melero y L. García	Faveau y van Bouchout	15.333, 5
26-2-23	M. Gutiérrez Camino	F. Lorenzo de Noboa	1.046
24-3-23	F. López de Villamil	F. J. van Hemert	7.250
3-4-23	C. M. de Roo	J. González Quijano	1.500
23-4-23	F. de Soto y Posada	Nicolás Snellincq	3.384
4-6-23	A. del Duque	C. M. de Roo	4.500
4-6-23	R. de Olvia	C. M. de Roo	6.000
12-6-23	Pedro Vidal Saavedra	Pedro Luarca	3.272
10-6-23	Juan de Berroa y García Romero	Faveau y Van Bouchout	4.522
28-6-23	J. Vely Herrera	A. van Wesembecke	1.056
9-7-23	D. J. y C. Arizón	Faveau y Van Bouchout	15.211

Fuente: A.H.P.C. Notaría 9 (legis. 1576-1626) y 5 (años: 1713, 18, 23, 28, 33, 38, 43, 48, 53, 58, 63).

(a) Sumas expresadas en pesos escudos de 8 reales de plata. Doblón de oro: 5 pesos escudos. Ducado de plata: 11 reales y 1 maravedí.

**CARTAS DE PAGO POR CANCELACIÓN Y PAGO DE DEUDAS
POR PRÉSTAMOS DE DIVERSOS TIPOS (1713-1763) (continuación)**

<i>Fecha</i>	<i>Deudor/otorgante</i>	<i>Acreedor/prestamista</i>	<i>Suma (a)</i>
15-7-23	F. López de Villamil	F. J. van Hemert	21.250
17-8-23	Francisco Reina	A. van Wesembecke	8.852, 375
23-8-23	Martín G. de Embila	Pedro Luarca	9.000
6-10-23	Joseph Baez	Andrés Senoutzen	1.650
11-9-23	Joseph de Iriarte	Nicolás Snellincq	1.400
2-11-23	J. A. y Bernarda Martín Delgado	F. Lorenzo de Noboa	1.040
1-12-23	A. Ruiz Colorado y F. J. Melero	Faveau y Van Bouchout	15.333
23-12-23	Joseph de Iriarte	Henrique de Roo	4.965
7-9-23	Cristóbal y Diego Arizón	Beyens y Branaders	2.741
9-5-24	Domingo Sadon	F. J. van Hemert	125
1-1-25	D. del Duque	Pedro Happart	750
17-1-25	Fco. Hue	Gaspar Hue	1.350
20-1-25	G. Hogues	Beyens y Brabanders	1.000
23-2-25	D. Sánchez de Paredes	E. Cornelis	1.800
28-2-25	N. C. Colón	G. I. van Eyndhoven	610
17-5-25	J. Woldt y A. Ellermann	F. J. van Hemert	5.820
21-6-25	F. de Mier los Ríos y Terán	Nicolás Snellincq	4.400
18-7-25	Ignacio A. de Vera	Gillis y co.	5.000
18-8-25	Woldt y Ellermann, co.	Nicolás Snellincq	2.510
20-8-25	J. Serret y L. Gelabert	G. I. van Eyndhoven	500
3-9-25	P. J. Tallapiedra y C. Grosso	E. Cornelis	8.359, 6
26-9-25	Garfield y Galart	Beyens y Brabanders	764
5-10-25	Marqués de Casa Estrada	Beyens y Brabanders	1.217
22-2-26	J. Blasco de Velazco	Henrique de Roo y co.	6.600
10-3-26	Fernando Arroy	Faveau y van Bouchout	724, 625
11-10-26	Pedro Hendrix	Beyens y Brabanders	1.000
3-11-26	Julián Jametz, hnos., co.	Pedro Hendrix	1.200
12-11-26	D. del Duque	J. de Termeyer	569
2-11-26	Julián Jametz, y co.	F. J. van Hemert	1.787, 5
22-11-26	Gaspar Tamez	F. J. van Hemert	1.100
29-11-26	Brethous, Clock e hijo	Hercq y Vandentrille	1.650
5-12-26	F. J. García Sevillano	Nicolás Snellincq	2.496, 8
18-12-26	D. Tomati e hijo	Nicolás Snellincq	3.816
25-4-30	J. M. Lombrino	Joseph van de Walle	2.000, 8
27-5-30	P. B. Varnes y A. M. de La Haya	Faveau y van Bouchout	2.146
26-6-31	D. del Duque	Reynardo Brack	1.650
3-7-31	Garfiel & Galart	C. Beyens	1.800
3-3-37	D. Doyle y Fco. Barret	F. J. van Hemert	97
2-10-37	J. Moreno Morejón	F. J. van Hemert	540
5-5-38	Vicente Silvestre	Pablo de Kimpe	2.250
12-5-39	Mateo Barchett y Peña	Pedro Luarca	1.730
13-8-39	Alex. Mathalian	P. Vandentrille	815, 5
19-8-39	Vicente Silvestre	Cloppenborg y Puyols	320, 875
15-2-40	M. de Venecia	F. J. van Hemert	140
17-5-40	Behic y co./Gillis hnos.	Hercq y Vandentrille	2.880
28-6-40	Vicente Silvestre	Felipe van Tieneveldt	650
4-9-40	Hdad. Stma. Caridad	F. J. van Hemert	550
16-9-40	M. van Hemert	F. J. van Hemert	200
29-2-41	Juan García	F. J. van Hemert	176, 625
14-6-41	Juan Behic y co.	Barbour y Bermier	1.500
8-2-42	J. Arízcum, A. Ramírez Ortuño	J. I. Beyens	1.280

**CARTAS DE PAGO POR CANCELACIÓN Y PAGO DE DEUDAS
POR PRÉSTAMOS DE DIVERSOS TIPOS (1713-1763) (continuación)**

<i>Fecha</i>	<i>Deudor/otorgante</i>	<i>Acreedor/prestamista</i>	<i>Suma (a)</i>
30-1-43	J. Martínez de la Quintana y otro	Capt. Rodrigo Wisser	150
5-7-43	J. de Arízcum, Fco. Suasnabar	J. I. Beyens	1.280
29-7-43	Marqués de Casa Madrid	Gaspar Hue	19.500
20-10-43	S. Vélez, M. Ruiz y F. del Valle	Beyens y Brabanders	1080
10-11-43	Felipe Renaud	P. y J. de Kimpe	756
1-2-44	Juan B. Goycoa	Beyens y Brabanders	2.240
20-9-46	Juan B. Massué	Hercq y Vandentrille	1.120
15-2-47	Pedro de Arriaga	J. Albrecht	9.300
11-7-48	R. Ayluardo, Hore y Strange	Pedro Luarca	280
24-5-51	Garnier Mollet y co.	Octavio Barbour y co.	1.500
21-8-52	A. Butler	C. Albertini	900
18-2-53	Real Compañía de Granada	Timmerman, Hasenclever y co.	2.979, 125
16-7-53	Nicolás Langton	Octavio Barbour	2.000
20-7-53	Hercq y Vandentrille	Octavio Barbour	412, 5
24-7-53	Nicolás Langton	Octavio Barbour	?
27-8-53	Guillermo Terry y co.	Octavio Barbour	750
15-19-53	Felipe Garnier	Octavio Barbour	1.240, 25
6-10-56	Marcos Kirwan	Octavio Barbour	660
16-2-57	Juan Baptista Barbour	Pedro Lacondomine, hijo	194
22-2-58	Juan Ángel Velloni	Octavio Barbour y co.	70
25-11-58	L. B. Van den Broeck	Thomas Wadding	4.360
6-5-63	J. J. Piani	Collingh y Gadeyne	538, 375

CONTRATOS DE RIESGOS MARÍTIMOS (1713-1760)

<i>Fecha</i>	<i>Prestatario del riesgo</i>	<i>Suma (a)</i>	<i>Destino/viaje</i>
16-5-13	Coghen y Montefrío	2.700	Cartagena
16-5-13	Pedro Luarca	1.800	Cartagena
31-5-13	Pedro Luarca	1.296	Tierra Firme (?)
29-6-13	J. Fco. Henquel	1750	La Guaira/Caracas
3-7-13	Pedror Luarca	3.240	Veracruz
27-7-13	Coghen y Montefrío	810	Veracruz
15-8-15	M. J. Redincq	990	Veracruz
21-8-15	M. J. Redincq	8.689	Veracruz
24-9-15	Coghen y Montefrío	16.000	Portobelo
26-10-15	Coghen y Montefrío	4.760	Cartagena
28-9-15	Coghen y Montefrío	1.800	Portobelo
29-10-15	Coghen y Montefrío	2.160	Cartagena
5-11-15	Coghen y Montefrío	590	Portobelo
31-5-18	Pedro Luarca	2.693	Cádiz (vuelta)
31-5-18	Pedro Luarca	3.200	Cádiz (vuelta)
14-7-20	Cornelio de Roo	8.170	Veracruz
14-7-20	Cornelio de Roo	2.843	Veracruz
14-7-20	Cornelio de Roo	729	Veracruz
2-1-21	Fco. J. van Hemert	80	Veracruz/Tabasco
26-5-21	I. M. Snellincq	6.400	Cartagena
29-5-21	I. M. Snellincq	2.941	Portobelo
7-6-21	I. M. Snellincq	2.960	Portobelo
18-12-21	Cornelio de Roo	3.397	La Guaira/Caracas
5-1-22	C. F. Vandentrille	4.903	La Guaira/Caracas
23-9-22	C. F. Vandentrille	4.340	Buenos Aires
1-7-23	Fco. A. Julinet	146	Veracruz
2-7-23	Cornelio de Roo	4.531	Veracruz
8-6-23	Coghen y Montefrío	11.600	Veracruz
22-6-23	Gaspar Hue	1.350	Veracruz
23-6-23	Pedro Luarca	26.550	Veracruz
2-7-23	Guillermo de Wint	2.551	La Guaira/Caracas
2-12-23	Cornelio de Roo	7.572	Portobelo
14-12-23	Cornelio de Roo	9.564	Cartagena y Portobelo
15-12-23	Andrés Senoutzen	767	Portobelo
28-12-23	Cornelio de Roo	6.235	Portobelo
30-6-25	M. J. Snellincq	2.960	Veracruz
5-7-25	M. J. Snellincq	2.940	Veracruz
28-2-28	J. I. Beyens	12.000	Portobelo
29-3-30	J. I. Beyens	3.685	Portobelo
17-4-30	J. I. Beyens	8.060	Portobelo
18-4-30	J. I. Beyens	6.000	Portobelo
21-4-30	J. I. Beyens	6.000	Portobelo
17-6-30	J. I. Beyens	9.300	Cartagena
29-3-40	Fco. J. van Hemert	280	Veracruz
11-1-42	Claudio L. de Gand	1.900	Veracruz
22-2-42	J. Albrecht	21.500	
10-4-43	Gaspar Hue	14.000	Veracruz
4-5-43	Gaspar Hue	3.700	Veracruz
27-5-43	J. B. de Roo	3.362	Buenos Aires
11-9-43	Gaspar Hue	10.000	Buenos Aires

Fuente: A.H.P.C., Notaría 9 (años 1713-1760).

(a) Sumas expresadas en pesos escudos de a 8 y 10 reales de plata.

CONTRATOS DE RIESGOS MARÍTIMOS (1713-1760) (continuación)

<i>Fecha</i>	<i>Prestatario del riesgo</i>	<i>Suma (a)</i>	<i>Destino/viaje</i>
18-9-43	Gaspar Hue	1.200	Buenos Aires
26-9-43	Gaspar Hue	1.000	Cartagena
28-9-43	Gaspar Hue	1.900	Cartagena
10-10-43	Francisco Hue	576	Veracruz
12-11-44	Francisco Hue	37.682, 4	Veracruz
1-6-46	Fco. J. Hercq	2.000	Veracruz
27-1-46	Fco. J. Hercq	2.200	Maracaibo
28-1-46	Andrea de Gand	2.690	Maracaibo
28-2-46	Cl. L. de Gand	1.148	Cartagena
8-2-49	Fco. J. Hercq	1.050	Buenos Aires
13-10-52	J. I. Beyens	1.512	Buenos Aires
18-10-52	J. I. Beyens	1.113	Cartagena
3-4-53	J. B. Coppenoll	1.800	Santa Marta
4-4-53	Henrique de Roo	3.362	Buenos Aires
7-1-58	L. B. van den Broucke	8.923	El Callao
20-6-60	Bernardo Van Rechem	11.704	Veracruz
22-6-60	Bernardo Van Rechem	7.239	Veracruz

NAVEGACIÓN A PUERTOS ESPAÑOLES DURANTE LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS (1758-1763)

<i>Puertos</i>	<i>1758</i>		<i>1759</i>		<i>1760</i>		<i>1761</i>		<i>1762</i>		<i>1763</i>	
	<i>Nº barcos</i>	<i>%</i>										
Alicante.....	3	9	6	3,4	7	4,6	9	5,6	10	6,2	5	15
Barcelona.....	3	9	4	2,3	5	3,3	11	6,8	5	3,1	0	0
Bilbao.....	2	6	46	26,5	35	23,3	29	18,1	39	24,5	12	36,3
Cádiz.....	14	42,4	78	45	56	37,3	65	40,6	58	36,4	5	15,1
Cartagena.....	0	0	2	1,1	5	3,3	5	3,1	1	0,6	0	0
Málaga.....	3	9	5	2,8	9	6	8	5	7	4,4	1	3
Mallorca.....	2	6	6	3,4	0	0	3	1,8	7	4,4	1	3
Sanlúcar.....	1	3	8	4,6	4	2,6	4	2,5	7	4,4	0	0
San Sebastián.....	3	9	11	6,3	16	10,6	16	10,6	9	5,6	4	12,1
Tenerife.....	1	3	4	2,3	8	5,3	9	5,6	16	10	5	15,1
Santander.....	1	3	3	1,7	1	0,6	1	0,6	0	0	0	0
Totales.....	33		173		146		160		159		33	

**FLETES AMSTERDAM-CÁDIZ CON ESCALA
EN EL BÁLTICO Y ATLÁNTICO NORTE (1713-1778)**

<i>Puerto</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>% sobre total fletamentos</i>	<i>% sobre total conexión Báltico</i>
Estocolmo	1	0	1
Dantzig	28	5	29
Kroondstadt	3	1	3
Riga	14	3	15
Oslo	3	1	3
Göteborg	2	0	2
Arcángel	4	1	4
Vijborg	20	4	21
Narvik	5	1	5
Frederikshaven	8	2	8
San Petesburgo	7	1	7
Stralsund	15	3	16
Total	110	20	

**OTRAS CONEXIONES DE LA RUTA AMSTERDAM-CÁDIZ
(1713-1778)**

<i>Puerto</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>% sobre total</i>	<i>% sobre total conexión</i>
Inglaterra (Yarmouth) e Irlanda (Dublín) ..	2	0	2
Francia Occidental	20	4	20
Cornisa gallego-cántabra	33	6	32
Lisboa	17	3	17
Sanlúcar y Sevilla	15	3	15
Islas Canarias	4	1	4
América española (vía Cádiz)	5	1	5
América holandesa (vía Cádiz)	3	1	3
Brasil y Mares del Sur	3	1	3
Total	102	19	

**FLETES DESTINADOS A PUERTOS MEDITERRÁNEOS
CON ESCALA EN CÁDIZ (1713-1778)**

<i>Puerto</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>% sobre total fletamentos</i>	<i>% sobre total Levante</i>
Marsella	12	2	12
Venecia	3	1	3
Livorno	14	3	14
Génova	6	1	6
Sicilia y Cerdeña	2	0	2
Túnez	1	0	1
Safi	2	0	2
Esmirna y Alepo	15	3	1
Islas Baleares	4	1	4
Málaga	18	3	18
Cataluña	10	2	10
Cartagena	3	1	3
Ceuta	3	1	3
Alicante	4	1	4
Total	97	18	

FIRMAS DEL COMERCIO DE AMSTERDAM QUE COMERCIABAN CON CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII

<i>Firma comercial</i>	<i>S. Levante</i>	<i>Año</i>	<i>Correspondencia y negocio en Cádiz</i>
ABRAHAMS, Aaron & RIES, Marcus Elias.....		1733	Compañía formada para envío de mercancías a Cádiz.
ALDEVERELDT, Adriaen van.....		1701	Mercancías almacenadas en Cádiz a nombre de Creuger y Möller, Looten y Mortier y G. Tammez y Van Uchelen.
AMSINCO, Paul Phenix.....		1757	Barbour y Van Halen/Viuda Smith y Geraldine.
ANDRÉ, Louis & co.....	X	1764	
ARP, Matheo van.....	X	1738	
ASENCLEVER, BOO & co.....		1764	Miguel Woenigh.
BALBECQUE, Balthasar van.....		1720	
BALDE, Pedro y Juan.....		1717	Jorge Balde.
BALTERS, Pedro y Mateo.....		1715	J. Laurens y Cornelis.
BARBOUR, Phelipe y COCK, Henrique.....	X	1736	Octavio Barbour.
BARBOUR, Juan Baptista, Viuda & Hijo.....	X	1763	Octavio Barbour/Viuda Flemings e hijos.
BECK, Abraham y VAN WESSEL, Henrique.....		1715	Laurens y Cornelis/Hercq, Roo y Vandentrille/Faveau, Bellot y Van Bouchout.
BERGH, Egbers & Anthony van den.....	X		
BEREWOUT, Frederik.....	X	1749	Mercancías almacenadas para enviar a Cartagena.
BIERENS, Jacob & Coenrad van.....		1748	
BIERENS, Antoine & Daniel Hnos.....		1757	Prasca, Arbore y co./Viuda Smith, hijos y Geraldine.
BLAAUW, Gerrit.....		1769	Juan Baptista de Roo/Valverdi y Tomati.
BLACINO, Gerrid & Hijos, co.....	X		
BLESENS, Amaldo Pedro.....	X	1739	Roman Vienne.
BLESENS, Cornelis & BLOCK, Agneta.....		1708	Fourchoudt, De Noye y White.
BOOM, Reynaldo.....		1789	Lobé y Boom Laaps.
BOLTER, Jan y Jacob, Hnos.....		1740	
BOS, Balthasar.....		1771	
BREE, Herman y Juan B., van.....	X	1739	André Reggio, Pto. Sta. María, J. W. Van Der Poel.
BRIENNEN, A. Johannes, Willem & Hijos, van.....	X	1747	Garnier y Cornabé/Christian Sentrup.

Fuentes: G.A.A., N.A., G.A.A., N.A., 11457/85, 29, 12374/383, 10561/1536, 11438/79, 11435/75, 11416/74, 11366/40, 11457/109, 10846/806, 11366/113, 7977II/68, 10738/397, 11307/99, 11487/61, 11457/66, 11396/126, 10707/359, 11324/113, 8007/330, 11244/101, 10711/176, 10766/1028, 11295/36, 10447/891. A.R.A., 279, Lista elaborada por la dirección del comercio de Levante, «Obligatiën ten lasten van het Collegie ter Admiralfleit» (documentos sobre naufragio de la flota de Vigo, 1702-1711); A.H.P.C., P.N., Notarías 9 y 5.

FIRMAS DEL COMERCIO DE AMSTERDAM QUE COMERCIABAN CON CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII (continuación)

<i>Firma comercial</i>	<i>S. Levante</i>	<i>Año</i>	<i>Correspondencia y negocio en Cádiz</i>
BROUWER, Pieter.....	X		
BRUYNIQ, Cristóbal.....		1735	Juan de Conique. Fue socio en Cádiz de Nicolás Snellinq.
BRUUN DANIELSZ., Willem de.....		1750	Strange y Malone, co./Christian Sentrup.
BRUJNS ABRAHAMS, Jan de.....	X		
CARPFANGUER, Antonio.....		1718	Pedro y Juan Hoyer.
CARTER, Jean.....		1744	Hercq y Vandentrille.
CASTRO, David Henriques de.....	X	1760	Juan y Eduard Gough/Negocios con la Corona española/Gillis hnos. y Fournier.
CAZENOVE, Charles & Theophile.....		1766	Pedro Albrecht e hijos/Étienne Delabat.
CLAAS, van, TAAN & Hijos.....	X	1762	
CLARY, Abraham.....		1723	Co. Guichet y Pollerau.
CLERCQ, Jacob de.....	X		
CLIFFORD, George & Hijos, Co.....	X	1744	Jacques Duquesnoy.
CLOPPENBURGH, Dirck.....			
CLOOST, Pablo Jacques.....		1713	Juan B. Brach, Luis Bayaca y Egidio Cloost.
COECK, Carlos & Cornelio.....	X		
COLLEN, Gaspar van.....	X		Socios de la familia en Cádiz.
CONIQUE, Jacob & Jan de.....		1700	Juan de Conique.
CONINCK, Gaspar de.....		1709	
COURTIAN, Jean & LA COSTE, Jean Pascal, co. . .	X	1778	
COSTA, Dominicus Luis & Jorge, da. Co.....		1763	C. Albertini, Ceruti y Capitanichi/Albertini & Juvalta co.
CRAMER, Jan Luddph.....		1769	Mercancías depositadas en manos de Juan Baptista de Roo.
CHRISTOFFENS, Germano.....		1751	Cornelio Beyens y co.
CRUIKSHANK & PYE, Co.....		1757	Juan Agustín de Uztáriz.
DAM, Otto & Dick van.....	X	1762	Vienne & La Rue/Juan Lespinasse.
DIEPENBROECK, Jan van.....	X		
DREYER Y ORTMAN, Mauritz, Viuda e Hijos.....	X	1754	Henrique Ellermann.
DUBBELDEMUST, Laurens & Adrián.....	X		
DUQUESNOY, Adrián e Hijos.....	X	1738	Pedro Luarca.
EDEN, Daniel van, BOART, Juan y SWAEN, G.....		1713	Daniel Van Eden, Juan Boart y Guillermo Swaen/Asiento de petrechos navales.

FIRMAS DEL COMERCIO DE AMSTERDAM QUE COMERCIABAN CON CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII (continuación)

<i>Firma comercial</i>	<i>S. Levante</i>	<i>Año</i>	<i>Correspondencia y negocio en Cádiz</i>
EMST, Van & GILDEMEESTER, co.		1750	
FERROND, Jacques.		1702	Francisco Van Hemert e Isaac Rutgers.
FONSECA, Daniel da.		1720	
FREDRIK, Pieter.		1743	Cornelio Beyens.
GARRISON, Étienne & Hijos.			Verduc, Vincent y co.
GEDEON G., y DEUTZ, J.		1755	
GHESEL, Jacob van & Hijos.		1766	Ellermans y co./De Somer, Van Rechems y co.
GEVER, Volkert van.	X	1741	
GIL DE OLONFRIZ, Pedro.	X	1751	Ventura de Ocho de Salazar.
GORIS, Michel.		1766	P. De Somer y B. L. Van Rechems.
GRIJS, Anconjard de, e Hijos.		1761	De Somer, Van Rechems e hijos.
GRUL, Christoffer.		1754	Ignacio Beyens e hijos.
HAAM, Abraham de, e Hijos.		1766	Prasca, Arbore y co.
HAMEL, Pierre D.		1766	Verduc, Vincent y co./De Somer y Van Rechems.
HALMAEL, Gerardo van,		1722	James y Van Uchelen, co.
HARTSEN, Anthonij & Anselmus.	X	1793	
HAURE, Francisco van.	X	1715	
HEMERT, Martín y Francisco, co.	X	1720	Pieter Happart y Reijnier Brack.
HEMERT, M. Van, MUILMAN & BAERLMAN.			Martin G. Van Hemert e hijos.
HENDRIX & DONCQUERE, co.			Carlos Doncquere, socio en Cádiz.
HENRIQUEZ DE MEDINA, Joseph.	X	1718	Christian Duisbergh.
HEJDEN, Jan Samuel van der.	X		
HOOFTE, Henrique.		1756	Joseph Arbore (Prasca y Arbore).
HOORN, Quijrij Willem van.		1766	Strange y Molone/De Somer, Van Rechems y co.
HOPE, Thomas y Adrián.	X	1755	Verduc, Vincent y co.
HORNECA, HOGGUER & co.	X	1762	
HORSTEN, P. van y VIEJRA, D. Inmanuel.		1757	
JONG, Willem de & BRUIJN, P. de.		1766	Jan Willem Nagel.
JOUNNEAULX & PARELLE, Co.		1758	Mercancías almacenadas para enviar a Santo Domingo/Verduc, Vincent y co.

FIRMAS DEL COMERCIO DE AMSTERDAM QUE COMERCIABAN CON CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII (continuación)

<i>Firma comercial</i>	<i>S. Levante</i>	<i>Año</i>	<i>Correspondencia y negocio en Cádiz</i>
KARSSEBOOM, D. y Viuda, WUIJTIERS, B.		1745	Viuda Smiths, hijos y Geraldine.
LAER, Elias van	X		
LAMBREGTS, Daniel	X	1722	Pieter Amorini (transeúnte italiano).
LEGRAD, Juan		1701	Cornelio Rost y Luis Legrad.
LEGRAD, Louis		1714	Juan Op Ten Noorth.
LEEUW, J. y Cristina de Flines, Viuda de.	X	1722	Laurens y Cornelis/Cornelis y Van Haure.
LENS, Jan.		1720	Francisco Joseph Van Hemert.
LESPINASSE, Pieter.		1750	Juan Lespinasse.
LIBERT, Francisco & Diego, Hnos.			Christian Foo. Libert.
LOBE, Juan Pedro, y Co.	X	1780	Mauricio Jacob Lobé.
LOOTEN, Guberto & MORTIER, Pedro.		1717	Laurens y Cornelis/Bellot, Faveau y Van Fouchout/Van Ysperen, Juan y Pedro.
LUBELEY, Barend, DE WIT, & DARNAUD Co.	X	1752	Constante Albertini/Jan Lespinasse.
LÜDERS, Martin.		1714	Mercancías depositadas en manos de Hagens, Van Kessel y Van der Poel.
LUPS, Jacob.		1715	
MARTENS, Pieter & Hijo		1762	Ellemann y co.
MENDEZ DACOSTA, Phelipe, Juan y Luis.		1718	Francisco Libert y co./Diego de Roy y co.
MENDEZ DACOSTA, y VANOFTEN, Lambertus ...	X		Mercancías almacenadas a nombre de T. J. de Roy.
NOORTMAN, Juan		1738	Christian Duisbergh y Gilberto de Bruijn.
NEDERMEYER & VOOGD, NEDERMEYER, V. co..	X	1773	
NEEL, Jean & hijo		1767	Manuel Rivero e hijos.
NEUFVILLE, Matheus y David	X		
NOTEMAN, Jan & AMSTEL, Ploos van.	X	1750	Juan Baptista de Roo.
NOYE, Roberto y Joseph de	X	1713	Fourchoudt, De Noye y White/Saporito Gallardo y co.
NUTGERS, Henrico.		1705	Juan Hubin/Juan de Conique/Joseph Hugueyn, ocio en Cádiz.
NUNES TAVARES, Abraham y Daniel	X	1758	Asiento de pertrechos navales.
NUNES DA COSTA, Foo. CURIEL, Violante			Mercancías almacenadas para envío a Buenos Aires.
OUDERMEULEN, Cornelis van & Hijos.		1760	Jacob Van den Eynden/Antonio Legobien.
OUWE JAN, Adriaen & Cornelis Dirck.	X		
OOSTER, Mathijs.	X	1750	

FIRMAS DEL COMERCIO DE AMSTERDAM QUE COMERCIABAN CON CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII (continuación)

<i>Firma comercial</i>	<i>S. Levante</i>	<i>Año</i>	<i>Correspondencia y negocio en Cádiz</i>
PASCH, Juan Henrique		1735	Beyens, hijo y co.
PIJE RICH, Henrij		1769	Juan Baptista de Roo.
PELS, Adrians Paulus & Hijos Co.	X	1758	Asiento de pertrechos navales y construcción de buques.
PEUCHESCOT, Isaak		1714	Stalpaert y co.
POELT, Pieter van de		1710	Nicolás Snellinck.
POL, Jacob Ambrosius & Jan Vintz	X	1768	
POULLE, Pedro y Viuda Van BEUKERODE		1722	Cornelio Schiff y Giberto I. van Eyndhoven.
PRADO, Jean de		1761	
PRASCA Y ARBORE, Hnos.		1755	
ROETERS, Jan		1756	Jan Lespinasse/Christian Sentrup.
ROMSWINKEL, Abraham y Mathias	X	1715	Laurens y Cornelis/Faveau, Bellot y Van Bouchout.
ROO, Henrique de	X	1725	Roo, Hercq y Vandentrille.
ROY, Francisco Henrique de		1734	Diego y Teodoro de Roy.
ROY, Theodoro de		1726	Diego de Roy y Francisco Yanssenz.
RUUSCHER, Melchior de y MELS, Rodrigo Co.	X	1723	Andrés Ignacio de la Roe y Abraham de Sadeler/Domingo de Courchelle.
RUTGERS, Adriaan		1715	Francisco Van Hemert e Isaac Rutgers.
SÁNCHEZ, M, y ECHENIQUE, J.		1714	Asientos con la Corona española.
SANTHEUVEL, Barth van den		1750	Andrea de Gand, viuda de Th. de Meyer.
SCHAAF, Jacobus van der	X	1756	Mercancías depositadas en manos de Juan Baptista de Roo.
SCHOONCHOVEN & Hijos, W. P. van	X		
SELLER, Theodor & Jacob	X		
SINT, Cornelio & JULINET, Alejandro		1717	Hagens, Van Kessel y Van der Poel.
SNEIJDEERS, Jan		1759	
SON, Zeeger van & Hijos		1752	Verduc, Vincent y co.
STAMHORST, Willem van		1766	Cornelio Beyens/Roo, Hercq y Vandentrille.
STOCKERS & TIEBOEL, Co.		1718	Diego y Francisco de Roy.
STUJMER, Hendrik y SEVENTER, Jan van		1716	Compañía para envío de mercancías a Cádiz.
SUSTEREN, Melchior van	X		Francisco Van Susteren y Rodrigo Van Bercquel.
TEMMINCK, Jacob & Adrian, Hnos.		1745	Magon Lefer, hnos.

FIRMAS DEL COMERCIO DE AMSTERDAM QUE COMERCIABAN CON CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII (continuación)

<i>Firma comercial</i>	<i>S. Levante</i>	<i>Año</i>	<i>Correspondencia y negocio en Cádiz</i>
UCHELEN, Pedro & Pablo van, padre e hijo		1703	Esteban Van Uchelen, G. Tammes, Foo. de Preen y Castro y Van Uchelen.
URIONDO, Juan Manuel de.	X	1769	
VANDESANDE, Pedro			Pedro Happart.
VAN SOM, Conrado	X	1765	Baldovino Gansmann.
VERSPORTEN, G. y co.		1732	Henrique Croon y Cristóbal Schaff.
VICTOR, Louis	X	1716	Van Beroquel y Van Susteren/G. de Corinck.
VIJLENBROECK, Co.		1715	Laurens y Cornelis/Faveau, Bellot y Van Bouchout.
VOGEL, Thomas		1753	Bernardo Van Dahr! y co.
VRIES, Ana Jacob & Volkert Pieter	X	1750	
WATERMAN, Anthony	X	1738	J. W. Van der Poel y co. Hendrik Grooten.
WEER DE WIT, Ellaart de		1747	
WIJNAND TROYE, Petronella de Jong, Viuda	X	1748	
WIJNAND KOCK, Viuda de, co.	X	1755	
WILLINCK, Abraham & Jan Willem	X	1708	Roo, Heroq y Vandentrille.
WIT, Johanne de	X	1757	
WIT, Ellaart de Weer		1747	Cornelio Beyens, hijo y co.
WOLF, Pedro		1721	Cuenta corriente con su socio Pedro Albrecht.
ZEGGER VAN SON e Hijos.		1752	Strange y Molone.

**PODERES OTORGADOS EN AMSTERDAM PARA ADELANTOS DE CAPITAL, DEPOSITAR MERCANCÍAS,
FINALIZACIÓN DE NEGOCIOS Y PAGO DE MERCANCÍAS REMITIDAS**

<i>Fecha</i>	<i>Otorgante en Amsterdam</i>	<i>Apoderado en Cádiz</i>	<i>Razón</i>
10-3-18	Stockers & Tieboel	Diego y Francisco de Roy	Pago de mercancías que están en manos de Henrique Freese, Pto. Sta. María
4-8-19	Van Leyen y Dupper	Capt. Jan Janson	
23-9-23	Melchior de Ruuscher/ Jacques Havel (Lille)		Confiscar mercancías en manos de Domingo de Courchelle.
29-5-38	Arnoldo P. Blesen	Roman Vienne	Cobrar a Paulo Gnecco, por fin de negocios.
23-8-42	Anthony Waterman	Capt. Roeloff Roeloffs	Adelantar a la viuda Van der Poel una «assignatie» por valor de 7.736 pesos.
12-6-43	Pieter H. van Heinen	Comelio Beyens e Hijos	Adelanto de dinero a la compañía Collingh y Gadeyne.
8-5-44	Jan Carters	Capt. Willem Hamay	Adelantar dinero a Heroq y Vandentrille para recoger cargamento de lino.
15-3-45	Jacob Temminck (J. y A. Temminck)	Magon Lefer Hnos.	Cobrar por beneficios e intereses en los negocios de la flota de 1736 (Veracruz).
29-3-47	G. Van Brienen	Garnier y Cornabé	Balance de cuentas con C. Sentrup.
26-2-50	B. van den Santhevel	Petersen y Barnsteen	Cobrar a Andrea de Gand, viuda de Thomas de Meyer.
27-5-50	Anthony Waterman	Hendrick Grooten	Finalización de cuentas con la viuda Van der Poel.
6-10-51	Christoffers Hnos.	Comelio Beyens e Hijos	
29-6-52	Zegger van Som e Hijo	Verduc y Vincent	Adelanto de dinero a Strange y Molone.
6-10-56	Jan Roeters	Jan Lespinasse	Adelanto de dinero a C. Sentrup.
19-8-56	Jacobus van der Schaff	Juan B. de Roo	Henriq Holscher y co.
9-6-57	A. y D. Bierens	Bergh y Barrera	Cobrar valor de letras de cambio a la viuda Smith y Geraldine.
20-7-57	Paul Th. Amsiq	Barbour y Van Halen	Cobrar créditos y adelantos ofrecidos a la viuda Smith y Geraldine.
24-9-60	Comelis van der Oudermaulen	Jacob Van den Eynden	Cobrar a Antonio Legobien.
9-9-62	Otto Van Dam	Vienne y La Rue	Cerrar cuentas con Jan Lespinasse.
16-6-62	Pieter Martens	Ellermann y co.	Jan Lespinasse.
23-8-62	Barens Lubbeley	Ellermann y co.	Jan Lespinasse.
10-10-63	Viuda de Juan B. Barbour	Octavio Barbour	Cobrar a la viuda Flemings e hijos.
24-2-64	D. Luis y Jorge Da Costa	Albertini, Ceruti y Capitanichi	Cobrar a Vicente Gerardi.

Fuente: G.A.A., N.A., 11457/85, 29, 12374/383, 10561/1536, 11438/79, 11435/75, 11416/74, 11366/40, 11457/109, 10846/806, 11366/113, 79771/68, 10738/397, 11307/99, 11487/61, 11457/66, 11396/126, 10707/359, 11324/113, 8007/330, 11244/101, 10711/176, 10766/1028, 11295/36, 10447/891.

**PODERES OTORGADOS EN AMSTERDAM PARA ADELANTOS DE CAPITAL, DEPOSITAR MERCANCIAS,
FINALIZACIÓN DE NEGOCIOS Y PAGO DE MERCANCIAS REMITIDAS** (continuación)

<i>Fecha</i>	<i>Otorgante en Amsterdam</i>	<i>Apoderado en Cádiz</i>	<i>Razón</i>
6-12-66	Jacob Van Ghesel	H. Ellemann y co.	Adelanto de dinero a De Somer y Van Rechem.
3-7-66	Willem van Stamhorst	Comelio Beyens e Hijos	Adelanto de dinero a Heroq y Vandentrille.
8-10-66	Pierre D. van Hamel	Verduc y Vincent	Adelanto de dinero a De Somer y Van Rechem.
20-10-66	Quirijn Willem (comerciante de Hoom)	Strange y Molone	Adelanto de dinero a De Somer y Van Rechem.
15-10-66	Abraham de Haan e Hijos	Prasca y Arbore, co.	Recoger de manos de De Somer y Van Rechem una partida de 40 piezas de oro pertenecientes a De Haan.
25-10-66	Michel Goris	Cayla, Solier y Cabanes	Adelanto de dinero a De Somer y Van Rechem.
17-7-69	J. Ludolph Cramer	Laffore, Freire y co.	Recoger mercancías en manos de Juan B. de Rco.
21-7-70	P. Willem van Ankeren	J. W. Nagel	Recoger una partida de lino y caserillos en manos de De Somer y Van Rechem.

GRÁFICO A.1

NAVÍOS CON BANDERA HOLANDESA LLEGADOS A CÁDIZ (1718-1778)

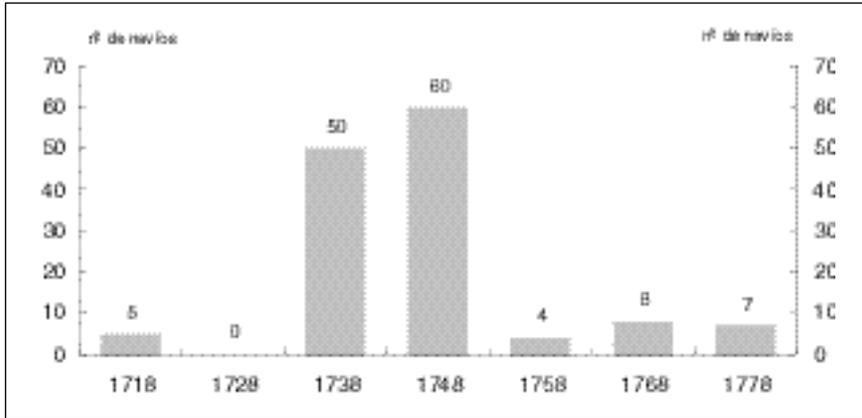
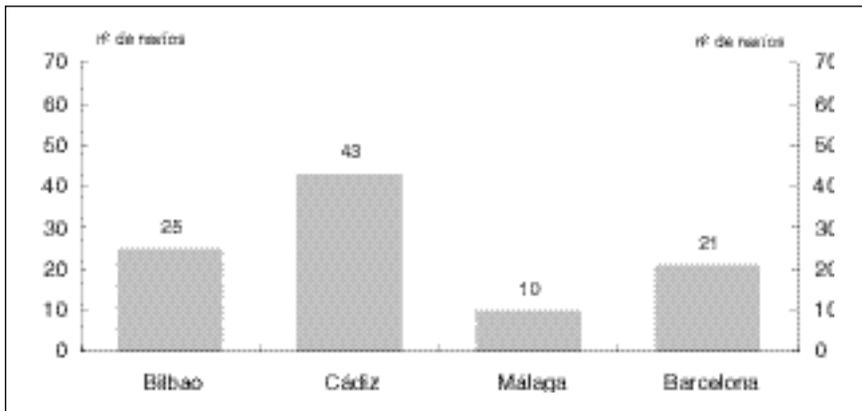


GRÁFICO A.2

NAVÍOS HOLANDESES LLEGADOS A PUERTOS ESPAÑOLES EN 1741
Comparación entre Cádiz, Bilbao, Málaga y Barcelona



BIBLIOGRAFÍA

- AALBERS, J., *De Republiek en de vrede van Europa. De buitenlandse politiek van de Republiek der Verenigde Nederlanden na de vrede van Utrecht, voornamelijk gedurende de jaren 1720-1733*, Utrecht, 1980, 2 vols.
- ALCALÁ ZAMORA, J., *España, Flandes y el Mar del Norte. La última ofensiva de los Austrias madrileños*, Barcelona, 1975.
- Algemeene Geschiedenis der Nederlanden*, vols. V-IX, Haarlem, 1979-1980.
- ÁLVAREZ NOGAL, C., *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Junta de Castilla y León, 1997.
- Antwerpsch Archievenblad*, Antwerp, vol. IV.
- ARAUZ MONFANTE, C., *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1984.
- ASAERT, G., BOSSCHER, Ph. M., BRUIJN, J. de et al. (eds.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, Bussum, De Boer Maritiem*, 1976-1978, 4 vols., vols. II y III.
- ATTMAN, A., *American bullion in the European world trade 1600-1800*, Göteborg, 1986.
- AYMARD, M., *Dutch Capitalism and world Capitalism*, Cambridge, París, 1982.
- BAETENS, R., *De Nazomer van Antwerpens welvaart. De diaspora en het handelshuis De Groote tijdens de eerste helft der XVIIe eeuw*, Bruselas, 1976, 2 tomos.
- BARBOUR, V., *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century*, Baltimore, 1950.
- BASURTO LARRAÑAGA, R., *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1983.
- BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla/Madrid, 1992.
- BLOOM, H., *The economic activities of the Jews of Amsterdam in the 17th and 18th centuries*, Bayard Press, 1937.
- BLUSSÉ, L., GAASTRA, F. (eds.), *Companies and trade. Essays on Overseas trading Companies during the Ancien Regime*, Leiden, Centre for the History of European Expansion.
- BOGUCKA, M., «Dutch merchants' activities in Gdansk in the first half of the 17th century», en Lemminck, J. PH. S. et al. (eds.), *Baltic affairs*, pp. 19-32.
- «The role of the baltic trade in European development from the XVIIth to the XVIIIth centuries», *Journal of European Economic History*, vol. 9, 1980, pp. 5-20.
- BOISSEVAIN, J., «Networks: Interaction and structure», en *Friends of Friends. Networks, Manipulators and coalitions*, Oxford, 1974, pp. 24-48.
- BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, París, 1997.
- BOXER, C. R., *The Dutch Seaborne Empire*, Cambridge U. Press, 1965.

- BRAUDEL, F., *Civilización material, economía y Capitalismo. siglos XV-XVIII*, 3 vols., Madrid, 1984.
- BRIELS, J., *De Zuidnederlandse immigratie, 1572-1630*, Haarlem, 1978.
- BROSETA PONS, M., *Manual de Derecho Mercantil*, Madrid, 1985.
- BRUIJN, J. R. de, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth centuries*, South Carolina, 1990.
- *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751*, Amsterdam, Haarlem, 1970.
- BRUIJN, J. R., GAASTRA, F. S. y SCHÖFFER, I., *Dutch-asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, vol. 1, La Haya, 1987.
- BRULEZ, W., *De Firma della Faille en de internationale handel van Vlaamse firma's in de 16e eeuw*, Bruselas, 1959.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, M., «Andalousie, pré-Amérique flamande», en Stols, E. y Bleys, R. (eds.), *Flandre et Amerique Latine*, Amberes, 1993, pp. 69-90.
- *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: los Colarte, 1650-1750*, Cádiz, 1991.
- *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*, Cádiz, 1995.
- «El Apoderado en el comercio de América a través de Cádiz (siglos XVII-XVIII)», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía y América*, Córdoba, 1994, pp. 155-169.
- BUIST, M. G., *At Spes non fracta: Hope & Co. 1770-1815*, La Haya, 1974.
- BUTEL, P., *Européens et Espaces maritimes (vers 1690-1790)*, Burdeos, 1997.
- CARRASCO GONZÁLEZ, M. G., *Los instrumentos mercantiles del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII*, Madrid, 1996.
- *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, 1997.
- «Los Seguros en el comercio marítimo español durante la Edad Moderna», *Economía Marítima*, San Fernando, Cádiz, 1998, pp. 63-81.
- *Corredores y comercio. La Correduría de Lonja gaditana entre 1573 y 1805*, Madrid, 1999.
- CARTER, A. C., «The Dutch Notarial Archives», *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 29, 1953, pp. 86-91.
- COLLADO VILLALTA, P., «El impacto americano en la bahía: la inmigración extranjera en Cádiz, 1709-1819», *I Jornadas de Andalucía y América*, tomo I, La Rábida, 1981, pp. 51-73.
- «Los consulados extranjeros en el Cádiz de Carlos III», VV.AA., *Los comerciantes en la sociedad andaluza de la Ilustración*, Cádiz, 1991, pp. 245-255.
- COOLHAAS, W. Ph., *Generale Missiven van gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, deel VII, 1713-1725*, La Haya, 1979.
- CÓRDOBA BELLO, E., *Compañías holandesas de navegación*, Sevilla, 1965.
- CRESPO SOLANA, A., «Un proyecto para el comercio del tabaco entre Amsterdam y su factoría puertorriqueña. Una reflexión sobre monopolio y libre comercio a finales del siglo XVIII», *América Latina. Realidades y perspectivas. I Congreso Europeo de Latinoamericanistas*, Salamanca, 1996, pp. 51-80.
- «La ruta del Levante: Cádiz en el tráfico marítimo neerlandés con sus mercados mediterráneos y orientales en los siglos XVII y XVIII», *Economía Marítima*, San Fernando, Cádiz, 1998, pp. 145-154.

- CRESPO SOLANA, A., *Entre Cádiz y los Países Bajos: una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*, Cádiz, 2000.
- *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, 1996.
- «Viajar para comerciar. La emigración flamenco-holandesa a Cádiz, 1700-1730», *Congreso de Demografía Histórica. Cádiz, la ciudad extensa*, Cádiz, 1995.
- «Los Registros destino Buenos Aires del comerciante Andrés Martínez de Murguía (1717-1730)», *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del Prof. Braulio Justel*, Cádiz, 1998, pp. 499-510.
- DAVIDS, C. A., FRITSCHY, W. & VAN DER WALK, L. A. (eds.), *Kapitaal, Onderne- merschap e beleid. Studies over Economie en politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot heden*, Amsterdam, 1996.
- DAVIDS, K. & LUCASSEN, J. (eds.), *A miracle mirrored. The Dutch Republic in Euro- pean perspective*, Cambridge U. Press, 1995.
- DEGRYSE, K., *De Antwerpse fortuinen. Kapitaalaccumulatie - investering en-ren- dement te Antwerpen in de 18de eeuw*, 4 vols., Gante, 1985.
- DIEDERIKS, H. & REEDER, D. (eds.), *Cities of finance*, Amsterdam, 1996,
- DILLEN, J. G. van, *Bronnen tot de Geschiednis der Wisselbanken*, La Haya, 1925, 2 vols.
- *Van rijkdom en regenten: handboek tot de economische en sociale geschie- denis van Nederland tijden de Republiek*, La Haya, 1970.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., «El Almirantazgo de los Países Bajos Septentrionales y la política económica de Felipe IV», *Hispania*, Madrid, 7 (1947), pp. 272-290.
- DRIESCH, W. VON DEN, *Die ausländischen kaufleute während des 18. Jahrhun- derst in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel*, Böhlau Verlag Köln Wien, 1972.
- DURME, M. VAN, «Rapport sur les documents relatifs à l'histoire des anciens Pays- Bas et du comté de Bourgogne, conservés à Simancas», *Bulletin de la Co- mission Royale d'Histoire*, tomos CXXVII, CXXVIII y CXXIX, Bruselas, 1961-1963.
- EBBEN, M. A., *Zilver, Brood en kogels voor de Koning. Kredietverlening door Por- tuguese bankiers aan de Spaanse Kroon, 1621-1665*, Leiden, 1996.
- ECHEVARRÍA BACIGALUPE, M. A., «La cooperación económica hispano-holandesa, 1637-1659», *Hispania*, LIV/2, nº 187 (1994), pp. 467-504.
- *La diplomacia secreta en Flandes, 1598-1643*, Vizcaya, 1984.
- ELIAS, J. E., *De Vroedschap van Amsterdam, 1578-1795*, 2 vols., Amsterdam, 1963.
- EMMER, P. C., «Suiker, goud en slaven; De Republiek in West-Afrika en West-Indië 1674-1800», *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, pp. 465-483.
- «Capitalism mistaken? The economic decline of Surinam and the Plantation Loans, 1773-1850», *Itinerario*, vol. XX, Leiden nº 1 (1996), pp. 11-18.
- EMMER, P. C., VAN DEN BOGAART, & KLEIN, P., *La expansión holandesa en el Atlántico*, Madrid, 1992.
- EMMER, P. C. & GAASTRA, F. (eds.), *The organisation of Interoceanic trade in Eu- ropean expansion, 1450-1800*, Variorum, 1996.
- ENGELS, M. CH., *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs. The Flemish Community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997.

- EVERAERT, J., *De Internationale en Koloniale handel. De Vlaamse Fima's te Cadix*, Brujas, 1973.
- «Handel in de Zuidelijke Nederlanden 1650-1795», *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, tomo VIII, Nieuwe Tijd, pp. 185-202.
- «L'Hispanisation d'une bourgeoisie mercantile: Les immigrés flamands et wallons à Tenerife (1670-1745), en *Congreso Americanista de Granada*, 1992, pp. 145-178.
- «La colonie marchande flamande aux Canaries au tournant du Cycle du vin (1665-1705)», *Actas del V coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1982, II, pp. 435-457.
- FABER, J. A., «The Economic decline of the Dutch Republic in the second half of the eighteenth century and the international terms of trade», en Heeres, W. G. et al. (eds.), *From Dunkirk to Dantzig, Hilversum*, 1988, pp. 107-115.
- FAGEL, R., *De Hispano-Vlaamse wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders 1496-1555*, Bruselas, Nimega, 1996.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, P., *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, 1997.
- FRANCH BENAVENT, R., *El capital comercial valenciano en el siglo XVIII*, Valencia, 1989.
- FRITSCHY, W., POSTMA, J. K. T. & ROELEVINK, J. (eds.), *Doel en middel. Aspecten van financieel overheidsbeleid in de Nederlanden van de Zestiende eeuw tot heden*, Amsterdam, 1995.
- GAASTRA, F., «Private money for the company trade. The role of the Bills of Exchange in the financing the return cargoes of the VOC», *Itinerario*, vol. XVIII/1, 1994, pp. 65-77.
- GACHARD, M., *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas Austrichens, 1700-1794*, Bruselas, 1873, tomo 3.
- GÁMEZ AMIÁN, A., *Comercio colonial y burguesía mercantil malagueña (1765-1830)*, Málaga, 1992.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Cádiz, 1976.
- «La bahía gaditana bajo el impacto del comercio colonial: una reflexión sobre el anacronismo», *De La Isla a San Fernando*, San Fernando, Cádiz, 1995, pp. 31-45.
- «Una mirada inocente sobre el otro comercio gaditano: Los mercaderes de vara en 1771», *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991.
- GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980.
- GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, M., *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Sevilla, 1999.
- GIRARD, A., *Le Commerce français à Seville et Cadix au temps des Habsbourgs. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIIe siècles*, París, 1932.
- GOSLINGA, C. CH., *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791*, Assen, 1985.
- GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1985.
- HAAN, H., *Den Moedernegotie en Grote Vaart. Een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16e en 17e eeuw*, Amsterdam, 1977.

- HART, M. C. T., *The making of a bourgeois state war, politics and finances during the Dutch Revolt*, Manchester U. Press, 1993.
- HART, W. G. T. & ROYEN, P. C. VAN, «Het Smakschip «De Neufville van der Hoop». Een onderzoek naar de rentabiliteit van de Nederlandse vrachtafvaart in de achttiende eeuw», *NEHA*, La Haya, 1985, pp. 150-169.
- HEERINGA, K., *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel, tweede deel, 1661-1726*, La Haya, 1917.
- HEREDIA HERRERA, A., «La presencia de extranjeros en el comercio gaditano en el siglo XVIII», *Homenaje al Dr. D. Antonio Muro Orejón*, tomo I, Sevilla, 1979, pp. 235-243.
- *Sevilla y los hombres del comercio, 1700-1800*, Sevilla, 1989.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., «La Monarquía Hispánica y el Tratado de la Haya, 1673», Lechner, J. y Boer, H. de (eds.), *IV Coloquio entre España y Holanda. Diálogos hispánicos*, nº 16, Amsterdam, 1995, pp. 105 y ss.
- HOUTTE, G. VAN, *Histoire économique de la Belgique a la fin d L'Ancien Régime*, Gante, 1920.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. L., «Los mercaderes malteses de la bahía de Cádiz en el siglo XVIII. La colonia de El Puerto de Santa María», *Actas I Coloquio Internacional hispano-maltés de historia*, Madrid, 1991, pp. 81-91.
- ISRAEL, J., *The Dutch Republic and the Hispanic world, 1606-1661*, Oxford, 1986.
- *Dutch Primacy in world trade, 1585-1740*, Oxford, 1989.
- *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, Londres, 1990.
- *The Dutch Republic 1477-1806. Its Rise, greatness and fall*, Oxford U. Press, 1995.
- «The phases of the Dutch Straatvaart (1590-1713): A chapter in the Economic History of the Mediterranean», *T.v.G.*, 99 (1986), pp. 1-30.
- JACOB, M. C., & MINJARDT, W. W., *The Dutch Republic in the Eighteenth century. Decline, Enlightenment and Revolution*, Nueva York, 1992.
- KAMEN, H., «The Destruction of the Spanish silver Fleet at Vigo in 1702», *Bulletin of the Institute of Historical Research*, noviembre 1966, pp. 165-173.
- KLEIN, P. W., «De Nederlandse handelspolitiek in de tijd van het mercantilisme: een nieuwe kijk op een oude kwestie?», *T.v.G.*, 102 (1989), pp. 189-212.
- KLEIN, P. W., & VELUWENKAMP, J. W., «The role of the entrepreneur in the Economic expansion of the Dutch Republic», *Economic and Social History in the Netherlands*, vol. 4, Amsterdam (1993), pp. 27-53.
- *Ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt in de tijd van de Republiek, De Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac de Neufville en co. 1730-1764*, Leiden, 1981.
- KLOOSTER, W. W., *Illicit Riches. The Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden, 1995.
- LE MOINE DE L'ESPINE, J. & LE LONG, I., *De koophandel van Amsterdam, naer alle gewesten der wereld. Bestaende, in eene verhandeling van de waren en koopmanschappen..., benevens vergelykingen der munten, maten en gewigten... als mede: eene verhandeling over de wisselbank, beurs en koren-beurs... verbeterd en vermeerderd, door Isaac Le Long*, Rotterdam, 1780, impreso.
- LEFÈVRE, J., *Étude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne au XVIIIe siècle*, Bruselas, 1921.

- LESGER, C. NOORDEGRAAF, et al. (eds.), *Entrepreneurs and entrepreneurship in Early Modern times: Merchants and Industrialist within the orbit of the Dutch staple market*, La Haya, 1995.
- LINDBLAD, J. TH. «Foreign Trade of the Dutch Republic in the Seventeenth century», *Economic and Social History in the Netherlands*, vol. IV, Amsterdam, 1993, pp. 219-250.
- MAIXÉ ALTÉS, J. C., *Comercio y Banca en la Cataluña del siglo XVIII*, Barcelona, 1994.
- MARTÍNEZ GIJÓN, J., *La Compañía mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*, Sevilla, 1979.
- MARTÍNEZ SHAW, C., *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981.
- MELÓN JIMÉNEZ, M., *Los orígenes del capital comercial y financiero en Extremadura*, Badajoz, 1992.
- MOLAS RIBALTA, P., *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985.
- MORINEAU, M., *Incredibles Gazzettes et fabuleux métaux, les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI-XVIII)*, Cambridge U. Press, 1985.
- NANNINGA, J. E. (ed.), *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel*, vol. III: 1727-1765, La Haya, 1952.
- *Nieuwe Ordonnantie op de Wisselbank, in dato 30 april 1782: benevens het generaal Reglement voor de Boekhouders Kamer van dezelve, in dato 6 april 1782*, Amsterdam, 1782, impreso.
- PALACIO ATARD, V., «Las rutas comerciales del Norte de Europa», *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 245-256.
- PARKER, G., *El ejército de Flandes y el Camino español, 1567-1659*, Madrid, 1976.
- *Spain and The Netherlands, 1559-1659*, Ten Studies, ed. de 1990.
- PEREIRA IGLESIAS, J. L., *El préstamo hipotecario en el Antiguo Régimen. Los censos al quitar*, Cádiz, 1995.
- PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M. I., «Embargo de navíos holandeses en el puerto de Málaga (1623-1624)», *Baética*, nº 3, Málaga, 1980.
- POHL, H., *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag, 1963.
- POSTHUMUS, N. W., *De Geschiedenis van de leische lakeindustrie*, 3 vols., La Haya, 1908-1939.
- *Nederlandse Prijsgeschiedenis*, tomo I: *Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam, 1585-1914, wisselkoersen te Amsterdam, 1609-1914*, Leiden, 1943.
- PRADELLS NADAL, J., *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, 1989.
- PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, 1993.
- RAVINA MARTÍN, M., «Participación extranjera en el comercio indiano: el Seguro Marítimo a fines del siglo XVII», *Revista de Indias*, Madrid, nº 172 (1983), pp. 481-513.
- RIETBERGEN, P. J. A. M., *Tussen twee Culturen. De Nederlanden en de Iberische wereld, 1550-1800*, Nimega, 1988.

- RILEY, J. C., *International government finance and the Amsterdam capital market, 1740-1815*, Cambridge U. Press, 1980.
- RODRÍGUEZ CASADO, V., *La política marroquí de Carlos III*, Madrid, 1946.
- ROESSINGH, M. P. H., *Guide to the sources in the Netherlands for the History of Latin America*, La Haya, 1968.
- ROJAS VACA, M. D., *El documento marítimo-mercantil en Cádiz (1550-1600). Diplomática notarial*, Cádiz, 1996.
- SALINAS, D., *La diplomacia española en las relaciones con Holanda durante el reinado de Carlos II (1665-1700)*, Madrid, 1989.
- SALVADOR ESTEBAN, E., «España y el comercio mediterráneo en la Edad Moderna», en Lobo Cabrera, M. y Suárez Grimón, V., *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, vol. II, pp. 13-46.
- SANCHO SOPRANIS, H., «Las naciones extranjeras en Cádiz en el siglo XVII», *Estudios de Historia Social de España*, Madrid, tomo IV, vol. 2 (1960), pp. 639-877.
- SÁNCHEZ BELÉN, J. A., «El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de Doña Mariana de Austria», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Hª Moderna, tomo 9 (1996), pp. 267-321.
- SANZ AYANS, C., «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimiento de pertrechos navales de la Monarquía hispánica durante el siglo XVII», *Hispania*, Madrid, vol. LII/3 (1992), pp. 915-945.
- SEE, H., «Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVII», *A.H.D.E.* (1926).
- «Le commerce des Hollandais à Nantes pendant la minorité de Louis XIV», *T.v.G.* 41 (1926), pp. 246-260.
- SCHÖFFER, I., «Did Holland's Golden Age coincide with a period of crisis?», *Acta Historica Neerlandica*, I (1966), pp. 82-107.
- SNAPPER, «De Generale lijsten van de schepen die in de perioden 1758-1761 en 1783-1786 in Holland zijn binnengekomen», *Economische - en Sociaal - Historisch jaarboek*, La Haya, 1979, pp. 29-31.
- SPOONER, C., *Risks at sea: Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, 1983.
- STEENSGAARD, N., «Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650», en Subrahmayam, S., *Merchant Networks in the Early Modern world, vol 8 de An Expanding world. The European impact on world History 1450-1800*, Variorum, 1996.
- STOLS, E., «The Southern Netherlands and the foundation of the Dutch East and West India Companies», *Acta Historia Neerlandicae*, La Haya, IX (1976), pp. 30-47.
- *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld, 1598-1648*, Bruselas, 1971.
- «La colonia flamenca de Sevilla y el comercio de los Países Bajos españoles en la primera mitad del siglo XVII», *Anuario de Historia Económica y Social*, Madrid, 1969, nº 2, pp. 356-374.
- SUYKENS, F. y ASAERT, G., *Antwerp, A port for all seasons*, Amberes, 1986.
- TEDDE DE LORCA, P., «Comerciantes y banqueros madrileños al final del Antiguo Régimen», *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, 1983, pp. 301-329.
- TRACY, D. J. (ed.), *The Rise of merchant Empires. Long-distance trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge U. Press, 1993.

- VELASCO HERNÁNDEZ, F., *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*, Cartagena, 1989.
- VELUWENKAMP, J. W., *Ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt in de tijd van de Republiek: de Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac de Neufville & comp. 1730-1764*, Meppel, 1981.
- «Familienetwerken binnen de Nederlandse Koopliedengemeenschap van Archangel in de eerste helft van de achttiende eeuw», *B.M.G.N.* 108 (1993), pp. 655-672.
- VERHOEF, *De oude Nederlandse maten en gewichten*, Amsterdam, 1983.
- VERMEULEN, J., *Renegaten, kapers en slaven. De Middellandse Zee in de 17de eeuw*, Lovaina, 1992.
- VILLAR GARCÍA, M. B., *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII*, Córdoba, 1982.
- VOGEL, H., «De Republiek als wapenexporteur, 1600-1650», *Het arsenaal van de wereld. De Nederlandse wapenhandel in de Gouden eeuw*, Amsterdam (1993), pp. 13-21.
- VRIES, J. DE, *De economische Acteruitgang. De Republiek in de Achttiende eeuw*, Leiden, 1968.
- *The Dutch rural economy in the golden age, 1500-1700*, New Haven, 1974.
- «La balance du commerce franco-néerlandais et le "reserrement" économique des Provinces-Unies au XVIIIe siècle», *NEHA*, 1965, pp. 170-233.
- VRIES, J. DE & WOUDE, VAN DER, *Nederlands 1500-1815: de eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam, 1995.
- WALKER, G., *Política española y comercio colonial*, Barcelona, 1979.
- WALLERSTEIN, I., *El moderno sistema mundial. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, México, 1984, vol. 2.
- WEE, H. VAN DER, *The growth of the Antwerp market and the European economy*, Lovaina, 3 vols., 1963.
- WESTERA, L. D., «Het maatschappelijk vermogen van de familie Brants. Een doppsgezinde Amsterdamse ondernemersfamilie in de achttiende eeuw», *NEHA*, LVIII (1995), pp. 114-148.
- WILSON, CH., *Anglo-Dutch commerce and finance in the Eighteenth century*, Cambridge U. Press, 1941, 1966.
- WOLTJER, J. J., *Tussen vrijheidsstrijd en burgeroorlog. Over de Nederlandse opstand, 1555-1580*, Amsterdam, 1994.
- WOOLSEY BIGGART, N. & HAMILTON, G., «On the limits of a firm-bases theory to explain Business Networks. The Western Bias os Neo-Classical Economics», en Nohria, N. & Eccles (eds.), *Networks and organisations. Structure form and action*, Boston, 1992, pp. 471-490.
- ZANDEN, J. L. VAN, «The Dutch economic History of the period of 1500-1940: a review of the present state of affairs», *Economic and Social History in the Netherlands*, Amsterdam (1989), vol. 1, pp. 9-31.
- «Economic growth in the the Golden age: the development of the economy of Holland, 1500-1650», *Economic...*, Amsterdam, 1993, pp. 5-27.