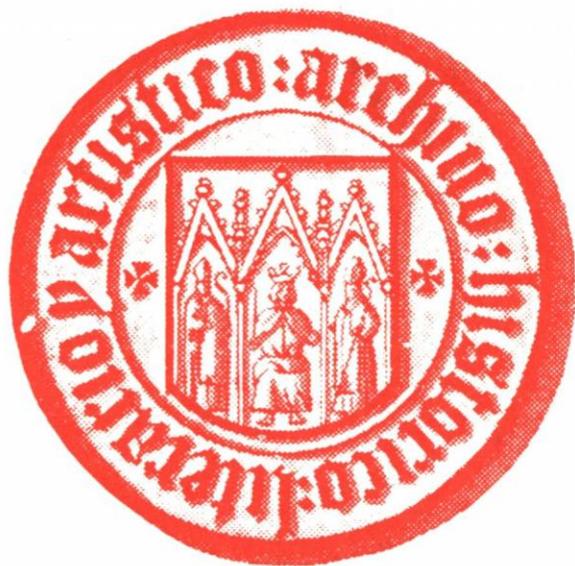


ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA



SEVILLA, 1989

EXCMO. DIFUNDO Y SOCIEDAD DE SEVILLA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
ARCHIVO HISTÓRICO DE SEVILLA

ARCHIVO HISPALENSE



REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

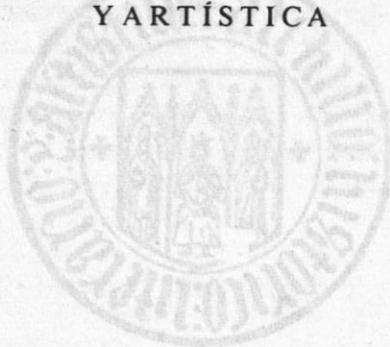
PUBLICACION CUATRIMESTRAL

ARCHIVO HISPALENSE

RESERVADOS LOS DERECHOS

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

2.ª ÉPOCA
AÑO 1989



TOMO LXXII
NUM. 219

Depósito Legal SE - 27 - 1978 I.S.B.N. 0210 - 4087

Impreso en Gráficas de España - C/ Casco, 12 - Sevilla

SEVILLA, 1989



Publicaciones de la

EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SEVILLA

DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

ARCHIVO HISPALENSE
RESERVADOS LOS DERECHOS
REVISTA
HISTORICA LITERARIA
Y ARTISTICA

Depósito Legal SE - 25 - 1958 I.S.S.N. 0210 - 4067

Impreso en Gráficas del Exportador - C/. Caracuel, 15 - Jerez

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACION CUATRIMESTRAL

2.^a ÉPOCA
AÑO 1989



TOMO LXXII
NÚM. 219

SEVILLA, 1989

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA
2.ª ÉPOCA

1989

ENERO-ABRIL

Número 219

DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

CONSEJO DE REDACCION

MIGUEL ANGEL PINO MENCHEN, PRESIDENTE DE LA DIPUTACION PROVINCIAL

ISABEL POZUELO MEÑO

FRANCISCO MORALES PADRÓN
OCTAVIO GIL MUNILLA
ANTONIO DOMÍNGUEZ ORTIZ
MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ
ANTONIO COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ
JOSÉ M^a DE LA PEÑA CÁMARA
VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO

JOSÉ HERNÁNDEZ DÍAZ
PEDRO M. PIÑERO RAMÍREZ
ROGELIO REYES CANO
ESTEBAN TORRE SERRANO
ENRIQUE VALDIVIESO GONZÁLEZ
JUANA GIL BERMEJO
ANTONIO MIGUEL BERNAL

CARLOS ÁLVAREZ SANTALO

SECRETARÍA Y AMINISTRACIÓN:
CONCEPCIÓN ARRIBAS RODRÍGUEZ

Deposito Legal SE-25-1958 I.S.S.N. 0740-4067
REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y DISTRIBUCIÓN: PLAZA DEL TRIUNFO, 1
TELÉFONO 22 28 70 - EXT. 213 Y 22 87 31
SEVILLA (ESPAÑA)

SUMARIO

PRESENTACION

	Páginas
COMELLAS, José Luis	1

ARTÍCULOS

CABALLOS RUFINO, Antonio: <i>M. Vlpius Traianus pater</i>	9
DE CIRES ORDÓÑEZ, Juan Manuel; GARCÍA BALLESTEROS, Pedro E. y VÍLCHEZ VITIENES, Carlos A.: <i>Negros antes que esclavos</i>	29
AGUADO DE LOS REYES, Jesús: <i>La peste de 1649: Las collaciones de Santa Cruz y San Roque</i>	45
NÚÑEZ ROLDÁN, Francisco: <i>Aproximación al estudio de la estratificación social en el mundo rural según los niveles de ingresos anuales</i>	57
VILAPLANA MONTES, Manuel: <i>Nota biográfica sobre monseñor Ilundain. Actividad y magisterio hasta su nombramiento como arzobispo de Sevilla</i>	69
QUINTANA TORET, Francisco Javier: <i>Endeudamiento municipal, mercado financiero y tesoros en Andalucía. Los censualistas del concejo malagueño (siglos XVI y XVII)</i>	81
SÁNCHEZ LORA, J. Luis: <i>Volumen y estructura del capital. Morón de la Frontera: 1700-1780</i>	107
GAMERO ROJAS, Mercedes: <i>Papel del clero sevillano en la actividad económica de finales del Antiguo Régimen: el mercado de la tierra</i>	125

PARIAS SÁINZ DE ROZAS, María: *La nobleza sevillana del siglo XIX y su vinculación al mercado de la tierra* 151

LÓPEZ OLLERO, María Alejandra: *Los inventarios de bienes del clero regular de la provincia de Cádiz (1835-1837)* 167

RODRÍGUEZ BERNAL, Eduardo: *El tráfico del puerto de Sevilla desde 1900 a 1935* 175

ÁLVAREZ PANTOJA, María José: *Banqueros privados en la Sevilla del siglo XIX: Juan Pedro Lacave* 199

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Un modelo de financiación del tráfico con Indias: El riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768* 219

MISCELÁNEA

WAGNER, Klaus: *A propósito de unos libros de la propiedad de Pero Mexía* 249

LIBROS

Temas sevillanos en la prensa local (mayo-agosto, 1988)

REAL HEREDIA, José J. y ZAHINO PEÑAFORT, Luisa 255

Crítica de Libros

AGUILAR PIÑAL, Francisco. *Roda fortuna*. Antonio Cascales 271

WAGNER, Klaus. *Historia de los Alumbrados (1570-1630) IV, Los Alumbrados de Sevilla (1605-1630)*. Álvaro Huerga 276

PRESENTACIÓN

Era por los primeros días de septiembre de 1963. Acababa de incorporar-me a la cátedra de Sevilla, me sentía en todo un recién llegado, y acepté con gusto la invitación que me hizo la Universidad Hispánica-Americana de La Rabida para **I** un curso sobre pronunciamientos militares, sociedades secretas o algo por el estilo, ya no recuerdo bien. Era una buena forma de ir tomando contacto con mis nuevos y futuros compañeros. Si recuerdo la impresión que me produjo la finura del paisaje rabideño, es porque me hizo comprender mejor que nunca la poesía de **D. OCTAVIO GIL MUNILLA**, y sin embargo casi metafísico por la propia pureza de los conceptos físicos en que se apoyaba: un mar que casi no era mar, una tierra que casi no era tierra, un cielo que casi no era cielo.

HOMENAJE A D. OCTAVIO GIL MUNILLA

Viene todo a cuento porque en uno de aquellos atardeceres sangrientos comenzó a dejarse oír la música. Era el Concierto n.º 4, en Sol mayor, de Beethoven. Hubiera jurado que el pianista era Eino Giljels. Comenzar a sonar la música y dirigirme hacia la fuente que la producía fue todo uno: jamás he sabido permanecer indiferente a su reclamo. Abrí la puerta y me encontré frente a un hombre y toda la joven, de recia humanidad y poblado bigote, que se le ensanchaba curiosamente todavía un poco más cuando sonreía, como ocurrió en aquella ocasión. Se me presentó con una sola palabra: «Octavio». Había oído hablar de Octavio Gil Munilla, había leído varios de sus trabajos, como siempre por la radio, sobre las Malvinas, sobre que está «desertando» de aquella «pseudocidad». Pero hasta el momento no había tenido ocasión de conocerle. Desde entonces, la presteza de viajar a La Rabida, el cuarto Concierto de Beethoven y Octavio Gil Munilla han quedado para mí indisolublemente unidos. Ya se que se trata de una asociación estrofariva alógica, que dejó, envid, cuando la vida está llena de asociaciones estrofarivas alógicas, y está, bien sonado, no es mala.

PARIAS SAINZ DE ROZAS, María: <i>La nobleza sevillana del siglo XIX y su vinculación al mercado de la tierra</i>	151
LÓPEZ OLLERO, María Alejandra: <i>Los inventarios de bienes del clero regular de la provincia de Cádiz (1835-1837)</i>	167
RODRÍGUEZ BERNAL, Eduardo: <i>El tráfico del puerto de Sevilla desde 1900 a 1935</i>	175
ALVÁREZ PANTOJA, María José: <i>Banqueros privados en la Sevilla del siglo XIX: Juan Pedro Lucave</i>	199
GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: <i>Un modelo de financiación del tráfico con Indias: El riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768</i>	219

MISCELÁNEA

WAGNER, Klaus: <i>A propósito de los libros de la propiedad de Pedro Mexía</i>	249
--	-----

LIBROS

Temas sevillanos en <i>El Homenaje a D. OCTAVIO GIL MUNTILLA</i> (1988)	
REAL HEREDIA, José J. y ZAHINO PENAFORT, Luisa	255
AGUILAR PINAL, Francisco: <i>Roda fortuna</i> . Antonio Canchales	271
WAGNER, Klaus: <i>Historia de los Alumbrados (1570-1630) IV: Los Alumbrados de Sevilla (1605-1630)</i> . Álvaro Huerga	276

UN MODELO DE FINANCIACIÓN DEL TRÁFICO CON INDIAS: EL RIESGO MARÍTIMO EN LAS FLOTAS DE 1765 Y 1768

Hace ya casi una veintena de años, el prof. Charles Carrière en su artículo «Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure» afirmaba que «pour qui veut étudier le prêt à la grosse aventure, Cadix est un lieu privilégié. C'est la place où cette forme d'appel des capitaux prend une importance exceptionnelle. Les énormes opérations de financement requises par la préparation des flottes et des galions, des multiples entreprises dispersées que représentent les registres et les asogues, ou, après 1778, par tout le commerce libre, sont soutenues grâce à de semblables emprunts» (1). Y pese a que Carrière había dedicado su trabajo, básicamente, a poner de relieve la participación extranjera en el conjunto de negocios al que se alude en el texto (2), constituía éste una llamada de atención sobre la importancia de una práctica mercantil muy generalizada en Cádiz y cuyo papel en la captación de capitales para su movilización en la Carrera de Indias se intuía como de excepcional capacidad de impacto. Desde entonces y hasta el momento presente, las respuestas de nuestra historiografía al reto que podría significar el estudio de esta modalidad de financiación del tráfico colonial que suponía el préstamo a la gruesa o riesgo marítimo, me parece que pueden reducirse, sustancialmente, a dos vías, ambas, por otra parte, indirectas: las páginas que dediqué al tema en *Cádiz y el Atlántico* (3) y un artículo más reciente de M. Ravina Martín titulado «Riesgos marítimos en la Carrera de Indias» (4).

(1) Cfdo. CARRIERE, Charles: *Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure* (Notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. «Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine», XVII, juin-juillet 1970, págs. 221-252.

(2) En su opinión, el comercio colonial español estuvo sostenido por una movilización internacional de créditos, a menudo muy elevados, que constituyeron «la forme la plus originale des liens qui unissent le capitalisme occidental et grand négoce hispano-américain». Cfdo. *Op. cit.* pág. 234.

(3) Cfdo. GARCÍA BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, 1976, tomo I, pág. 520.5.

(4) Cfdo. RAVINA MARTÍN, M.: *Riesgos marítimos en la Carrera de Indias*. «Documentación y archivos de la colonización española». Dirección General de Archivos y Bibliotecas. Madrid, 1980, tomo II, págs. 103-157.

Por lo que respecta a mi propio trabajo, procuré entonces matizar las modalidades del negocio, los enormes intereses en juego y, sobre todo, aportar ejemplos concretos de las sumas invertidas por algunos comerciantes gaditanos en este tipo de operaciones, al objeto de poner de manifiesto el papel que representaron en el conjunto de la funcionalidad general del capital comercial de la época. Sin ir más lejos y a la vista de las considerables cantidades de dinero que (a juzgar por lo que indicaban los inventarios post mortem de dichos comerciantes) se movilizaban por este concepto, llegué a la conclusión de que el riesgo marítimo había constituido (junto a la compra de fincas urbanas) una de las dos formas «arquetípicas» de inversión del capital mercantil gaditano (5). Sugería también allí que, en mi opinión y a tenor de la experiencia adquirida con la documentación notarial que había manejado, las escrituras de préstamo a riesgo constituían el documento más abundante entre los protocolos gaditanos del siglo XVIII. Y lo justificaba señalando que las razones de ese «éxito» podrían estar en el hecho de tratarse de una operación de inversión a corto plazo, con una elevada tasa de rentabilidad, relativamente poco riesgo y casi ningún trabajo (el dador no asume responsabilidad alguna en la manipulación del capital prestado, limitándose a cobrar su principal e intereses salvo en el caso, estadísticamente bajo, de siniestro) y, todo ello, sin olvidar su carácter complementario con otro tipo de negocios (6). Pues bien, lo que entonces no fue sino una extrapolación sobre la corta documentación manejada, pocos años más tarde resultaría confirmado, definitivamente, por el estudio reseñado de M. Ravina Martín, que en un sondeo decenal sobre el conjunto de la documentación de las 25 escribanías que funcionaron regularmente en Cádiz durante el siglo XVIII cuantificaba el volumen de las escrituras de riesgo marítimo y lo fijaba en un 12% del total (7). Es más, este porcentaje se elevaba, a su vez, hasta el 18,6% cuando en lugar de recurrir al sondeo se procedía al vaciado exhaustivo, para toda la centuria, de la documentación de una de dichas escribanías (concretamente la n.º 12), lo que venía a ratificar la cuasi hegemonía y, desde luego, el protagonismo indiscutible de este tipo de operaciones sobre el resto de las escrituradas por los notarios gaditanos en el transcurso de este período (8).

Como puede apreciarse, en ninguno de los dos casos se había llegado a lo que, sin embargo, parecía imprescindible para un conocimiento exacto del problema: la cuantificación del montante dinerario

(5) Cfd. GARCÍA BAQUERO, A.: *Op. cit.* pág. 517.

(6) Cfd. *Ibidem*, págs. 522-3.

(7) Cfd. RAVINA MARTÍN, M. *Op. cit.* pág. 145.

(8) Cfd. *Ibidem*, pág. 146.

que tales prácticas significaron para cada una de las flotas, galeones, azogues o numerosísimos registros sueltos que, a lo largo de la centuria, movilizó la Carrera (9). Precisamente esta es la intención del presente trabajo, por más que, en la imposibilidad, a todas luces evidente, de enfrentarme con el conjunto de las operaciones realizadas en el total del período gaditano, he optado por reducir sensiblemente mi campo de observación, circunscribiéndolo al análisis de un par de flotas que tal vez podrían servir como modelo indicativo: se trata de las flotas que en 1765 y 1768 navegaron a Nueva España comandadas, respectivamente, por D. Agustín de Idiaquez y por el marqués de Casa Tilly (10).

Conviene también dejar constancia de que para la elaboración del trabajo no me he servido de los protocolos notariales de Cádiz, sino de la documentación existente en el Archivo General de Indias, sección Consulados, donde se conservan unos «libros registros» en los que figuran, agrupadas por navíos, la totalidad de las escrituras de riesgos otorgadas sobre cada uno de ellos (11). Dichos libros se empezaron a confeccionar a partir de 1760 como resultado de la aplicación de una real cédula emitida el 9 de abril de ese mismo año, en virtud de la cual se ordenan que «todos los contratos de riesgo, ya consten de escrituras o ya de papeles particulares, y privados, hayan de poder obligar los acreedores a sus deudores a que los registren dentro de seis días en la Contaduría de el Consulado de Cádiz y dentro del mismo termino haya de hazerse el rexistro por los contratos que se celebraren en la Ciudad de Sevilla en la Contaduría de la Diputación que allí reside, y en las escrituras o papeles de los tales contratos, se ponga nota por la Contaduría de su Rexistro en ella y no obserbandose esto en el termino señalado no valgan las tales escrituras o qualesquiera otros documentos o recados de los tales contratos ni de ellos puedan usar los acreedores sino es en la qualidad de personales o chirographarios a la que han de quedar reducidos» (12). Como se indicaba en su preámbulo, la finalidad de esta real cédula no era otra que intentar subsanar algunas de las irregularidades que se venían cometiendo al otorgar estas escrituras y de ahí el establecimiento de este nuevo control. Desde ahora en adelante, el escribano ante el que se escribiera un riesgo debería redactar un resumen por duplicado del mismo, quedando una de las copias en la Contaduría del Consulado. De esta

(9) Para todo lo concerniente a estos aspectos del tráfico ultramarino, vid. GARCÍA BAQUERO, A.: *Op. cit.* tomo I, cap. III.

(10) Cfd. Archivo General de Indias, Secc. Contratación, leg. 2902, A, Fol. 74v. 75v. y 81v-82v.

(11) Cfd. Archivo General de Indias, Sec. Consulados, libros 12-16.

(12) Archivo General de Indias, Sec. Indiferente General, leg. 2307.

forma, la exigencia de un mayor control y conocimiento de las escrituras otorgadas redundó, desde el punto de vista documental y como ha puntualizado M. Ravina, en la creación de «una fuente supletoria —lo que Chaunu ha llamado fuente— relevo —de los protocolos notariales de Cádiz, cuyas lagunas en el siglo XVIII... son frecuentes» (13). Por consiguiente, nos hallamos ante una fuente alternativa y de idéntica utilidad que los protocolos (contienen prácticamente los mismos datos, a saber: nombres del dador y receptor del riesgo; cantidad por la que se suscribe y objeto sobre el que corre; nombres del navío y del maestre; puerto de destino, etc) pero con la enorme ventaja que supone para el investigador encontrarse ya ordenadas por navíos la totalidad de las escrituras correspondientes a cada uno de ellos.

Por último y para cerrar definitivamente esta introducción, un par de aclaraciones más acerca del contenido del trabajo: primera, que antes de entrar en lo que propiamente va a constituir el núcleo esencial de nuestra aportación, introduciremos unas breves anotaciones en torno a la aplicación y reglamentación de esta práctica mercantil en la Carrera de Indias; segunda, que a la cuantificación ya anunciada del valor alcanzado por el total de riesgos suscritos para cada una de las dos flotas mencionadas, añadiremos algunas precisiones sobre los protagonistas del negocio. Y hecha esta doble puntualización, pasemos ya, sin más, al desarrollo de cada uno de los anunciados.

1. EL RIESGO MARÍTIMO Y SU REGLAMENTACIÓN EN LA CARRERA DE INDIAS.

Como es sabido, el riesgo marítimo constituye una vieja figura mercantil, originaria, al parecer, de la India antigua o de la Grecia clásica, tipificada en el derecho romano con el nombre de «foenus nauticum» y que alcanzó una amplia difusión y desarrollo en el transcurso de la Baja Edad media. En esta época y en opinión de M. Ravina, el riesgo se entendía como un préstamo «destinado a financiar reparaciones sustanciales del casco del buque» y de ahí que la voz de raíz sajona «bomerie» fuese la más utilizada para su designación en Europa (14); sin embargo, en el *Libre del Consolat del Mar*, el más importante de nuestros textos legislativos mercantiles del período, en el capítulo 238 se contempla la posibilidad de tomar dinero a préstamo para la compra de «víveres y xarcia» y en el capítulo II de las *Ordenanzas de los Magistrados Municipales de Barcelona sobre Actos*

(13) Cfd. RAVINA MARTIN, M.: *Op. cit.*, pág. 116.

(14) Cfd. *Ibidem.* pág. 107.

Mercantiles de 1435 se especifica que «aquellas cantidades que se dan a cambio u otro contrato a riesgo de mar», se han de tomar «verdaderamente, todo fraude cesante, para alguna urgencia, o necesidad, o habilitación de aquel bastimento» (15). Por otra parte y en lo que concierne a la evolución seguida por este contrato, G. Céspedes del Castillo, siguiendo en ello muy de cerca las tesis de R. Zeno (16), sostiene que aunque en un principio el riesgo fue pactado como «un préstamo cierto, cuya devolución había de hacerse siempre», con el tiempo derivó hacia un «préstamo aleatorio, cuyo reintegro se supeditaba a que la nave no padeciese siniestro» (17).

En cualquier caso, lo que resulta cierto es que al surgir esa nueva ruta que fue la Carrera de Indias e implantarse su uso en ella, el riesgo constituía ya una práctica mercantil muy difundida en todos los ámbitos comerciales y avalada por una larga trayectoria, aunque, eso sí, carente en nuestro país de una estructuración jurídica tan precisa como la que, a esas alturas, había alcanzado, en cambio, el seguro marítimo. En efecto, convendría no olvidar a este respecto que mientras del riesgo apenas si hay en nuestros textos legislativos más que breves referencias, del seguro, como ha destacado Del Treppo, sólo en Barcelona y entre los años 1435 y 1484 se había llevado a cabo un profundo y original trabajo de sistematización e interpretación, destinado a constituir un modelo en la legislación comercial de la Edad Moderna (18). Es más, cuando a mediados del siglo XVI se promulgan las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, al riesgo sólo se le dedican un par de artículos (concretamente los números 28 y 31) y, además, insertos a modo de complemento dentro del amplio y prolijo articulado que se ocupa de regular el seguro (artículos 27 al 60); y otro tanto sucede en la *Recopilación de las Leyes de Indias*, donde en el título XXXIX del libro IX únicamente se le consagran las leyes I y VI (19). De hecho, en nuestro país, la inexistencia de un auténtico cuerpo de doctrina legal acerca del riesgo marítimo se va a mantener hasta bien entrado el siglo XVIII y cuando por fin aparezca lo hará, además, fuera del ámbito específico de la Carrera de Indias: concretamente en las *Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contratación de Bilbao* aprobadas

(15) Cfdo. *Libro del Consulado del Mar*. Barcelona, 1965, pág. 438 y 583.

(16) ZENO, R.: *Storia del Diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*. Milan, 1946, págs. 287-88 y 309-12.

(17) CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: *Seguros marítimos en la Carrera de Indias* «Anuario Historia Derecho Español», tomo XIX, 1948-9, pág. 63.

(18) Cfdo. DEL TREPPO, M.: *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*. Nápoles, 1972; trad. catalana, Barcelona, 1976.

(19) Para las ordenanzas del Consulado de Sevilla, Cfdo. HEREDIA HERRERA, A.: *Las ordenanzas del Consulado de Sevilla en «Archivo Hispalense»*, n.º 171, 1973, págs. 149-184; para la *Recopilación* utilizo edición de 1681, cfdo. tomo IV, pp. 97-98.

en 1737. En ellas, su capítulo XXIII está precisamente dedicado a «De las contratas del dinero, o mercaderías que se dan a la gruesa ventura, o riesgo de nao, y forma de sus escrituras», incluyendo un total de 16 artículos, amén de los formularios por los que en adelante habría de ajustarse la contratación de los riesgos marítimos (20).

Sin embargo, antes de adentrarnos en el problema de su regulación jurídica y siquiera sea a título de mero recordatorio, no estarán de más unas breves notas acerca del concepto, función económica y tipología de esta figura mercantil. Por de pronto y como ya señalé en otra ocasión, el denominado más usualmente en la Carrera como «riesgo marítimo» no es sino la versión española del «prestigio marítimo» italiano o del «prêt à la grosse aventure» francés y al igual que estos consistía, sustancialmente, en un tipo de préstamo a interés, so pretexto del tráfico marítimo y en el que se hacía intervenir como elemento básico el riesgo de naufragio. Manuel Josef de Ayala en sus *Notas a la Recopilación de las Leyes de Indias* lo tipificó como «contrato de dinero que uno entrega a otro a su propio riesgo para que trafique con él en el mar», definición tremendamente concisa pero en la que, no obstante, se alude expresamente a dos de las principales características de estos contratos: la atribución del riesgo al dador y la función crediticia del dinero entregado (21). Más explícita se nos muestran las *Ordenanzas de Bilbao* al conceptuar el riesgo como «dar y tomar dinero... por ciertos intereses, o premios, sobre cascos de navíos, aparejos, bastimentos, armamentos y demás aprestos para un viaje, o viajes, o sobre mercaderías, o efectos cargados en ellos para cualesquiera puertos, y navegaciones, en condición de que llegando los navíos a los de su destino, hayan de quedar libres del riesgo los dadores de tales cantidades para la cobranza de sus principales, y premios a los tiempos pactados» (22). Con todo, será en la real cédula de 27 de octubre de 1768 donde se matizará definitivamente su definición, al puntualizarse que consistía en «dar unos dinero a otros con cierto premio, mediante el cual toman los primeros a su cargo todos los riesgos y contingencias del mar, y demás desgraciados sucesos, de que quedan libres los segundos; de suerte que si se verifica el caso siniestro están estos exentos del pago, y de lo contrario ganan aquellos el principal, y premios estipulados...que esta negociación (que es hecho constante) se divide en dos clases, siendo la una, dar el dinero sobre el navío, sus fletes y aprovechamientos, y la otra sobre fletes car-

(20) Edición de 1769, pág. 212-22.

(21) Cfdo. CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: *Op. cit.* pág. 64.

(22) Cfdo. nota 20, pág. 212.

gados en él por cuenta de quien toma el dinero, cuyo riesgo se entiende según se capitula de ida o vuelta y también de uno y otro, que se llama contrato de dos riesgos, y en cualquiera de ellos se asigna a navío o efectos, sobre que se verifiquen los riesgos» (23). En definitiva, se trata de un contrato de préstamo en el que la obligación de devolver la suma recibida, incrementada con sus correspondientes intereses, se hace depender de la feliz arribada a puerto de navío o de las mercancías que sirvieron de garantía. Su función primordial, por tanto, es la crediticia aunque, subsidiariamente, actuaba también como un método de cobertura del riesgo al tiempo que como un instrumento de cambio, ya que la cantidad adelantada será luego reembolsada en una moneda diferente, a saber, la usual en el punto de destino.

Ahora bien, el hecho de que el préstamo pudiese tomarse sobre las mercancías o sobre el propio navío determinó, por contaminación de este último sistema que, durante mucho tiempo, se confundiesen préstamo a riesgo y seguro marítimo. Ciertamente que, en una primera aproximación, podría llegarse a pensar que sus efectos eran similares, puesto que si el propietario de un navío suscribía un riesgo sobre este y se producía un siniestro, al no tener que devolver el dinero funcionaba igual que si hubiese cobrado un seguro, por más que, eso sí, con la salvedad de que lo había hecho por adelantado y, además, sin haber desembolsado previamente el importe de la prima. En realidad, como hoy sabemos, entre ambos tipos de contratos existen importantes diferencias, tanto si encaramos su análisis desde el punto de vista de sus finalidades y funciones económicas como desde el de sus respectivas técnicas, que eliminan, de hecho, toda posible confusión. En cualquier caso y puestos a señalar alguna diferencia, como ya aclaré en su momento, entiendo que la sustancial estriba en que mientras el seguro sólo sirve para enjugar las posibles pérdidas (su finalidad primordial es cubrir un riesgo), el préstamo a riesgo, como se percibe antes de producirse el siniestro, es susceptible de ser negociado y producir beneficios comerciales, convirtiéndose así en un simple préstamo comercial, con la excepcionalidad de no tener que ser devuelto en caso de siniestro (24).

En fin, por lo que atañe a las distintas modalidades bajo las que se desarrollaron estas operaciones de préstamo, tan sólo recordar que junto a las más usuales, a saber, las realizadas sobre el navío (su casco y quilla; quilla y costados; casco, quilla y costados; casco, buque y flejes; etc.) y las mercancías (estos últimos con las variantes que signifi-

(23) Cfd. PÉREZ Y LÓPEZ, A.X.: *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*. Madrid, 1798, tomo XXVII, pp. 177-8.

(24) Cfd. GARCÍA BAQUERO, A.: *Op. cit.* tomo I, pág. 521.

caron el riesgo de prorrato y el riesgo de pignoración), existieron, además, los riesgos sobre el azar, en su doble vertiente de apuesta y de vida» (25).

Por lo que respecta ya a la legislación que tal tipo de prácticas produjo en la Carrera de Indias, sin entrar en excesivos detalles cronológicos me parece que respondió a las siguientes características:

1.º en modo alguno puede hablarse de un corpus legislativo especializado; entre las primeras normas de comienzos del siglo XVI y las últimas del XVIII, apenas podríamos encontrar más de media docena de puntualizaciones legales a una práctica que se resistía a su pormenorización jurídica;

2.º partiendo de esta base, la parca legislación existente se produjo siempre a remolque de las prácticas tortuosas y abusivas en las que desemboca permanentemente el riesgo marítimo;

3.º estas prácticas derivaban justamente de cada uno de los elementos que hemos visto contenidos en la definición y que concretamente eran: los protagonistas, las cantidades y sus garantías, el interés y el tiempo de duración del mismo.

En orden a los protagonistas habría que empezar distinguiendo entre el acreedor (que es quien desembolsa el dinero y asume todos los riesgos de la navegación) y el deudor (que es quien lo recibe, con la obligación de devolverlo incrementado con unos intereses o premio, salvo que haya siniestro); y mientras que el primero solía ser, por regla general, un hombre de negocios (con independencia de que actuase por cuenta propia o en calidad de comisionista), los segundos abarcaban un amplio espectro que incluía desde el simple marinero que tomaba un riesgo sobre su equipaje hasta los dueños y maestros de los navíos que suscribían gruesas sumas para la habilitación y apresto de sus embarcaciones, pasando por comerciantes de todo tipo o también encomenderos que recibían dinero en préstamo o mercancías fiadas con el encargo de venderlas en América. De entre ambos tipos de protagonistas del negocio, la legislación se ocupó exclusivamente del segundo y con especial interés de los dueños y maestros de navíos. Concretamente, en esta línea reglamentó desde fechas muy tempranas (29-XI-1507) que los tomadores de riesgos sobre los navíos fuesen sus propietarios y no simplemente los maestros, como hasta entonces había sido frecuente que sucediese; más adelante se repitió esta misma normativa para los que suscribían riesgos sobre mercancías (26).

(25) Cfd. *Ibidem* y RAVINA MARTÍN, M.: *Op. cit.* págs. 134-141.

(26) Cfd. HARING, C.H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1979, pág. 355-7.

Acerca de las cantidades que se podían recibir en concepto de préstamo y sus garantías (es decir, los objetos sobre los que se asignaban), hay también que establecer, como mínimo, una triple distinción, según se trate de riesgos sobre el navío, sobre las mercancías o bien por vía de apuesta. En el primer caso la legislación tendió a establecer un techo que, en una primera fase (a partir de la emisión de la real cédula de 22-X-1587) no podía sobrepasar un tercio del valor del navío y, más tarde (real cédula de 8-VIII-1621) se elevó hasta los dos tercios de ese valor (27); pero como, al parecer, esa cantidad tampoco la consideraban adecuada los dueños o maestros para sufragar los gastos que ocasionaba el apresto de sus navíos y constantemente quebrantaban la norma, por una resolución de 27 de abril de 1765 se les autorizó a que pudiesen contratar sus riesgos, en lugar de por los dos tercios del valor del navío, por los del importe de sus fletes (28). Para los riesgos sobre mercancías no existió nunca un techo, salvo la exigencia de que el valor del préstamo no sobrepase el de los efectos sobre los que se asignaba (29). Por último, en cuanto a los riesgos por vía de apuesta tan sólo reseñar que, pese a que no se les mencionó expresamente, su prohibición quedó implícita en la real cédula de 31 de mayo de 1763 por la que se prohibieron los seguros del mismo tiempo (30).

Respecto al tercero de los elementos mencionados, el interés o premio, la ausencia de su tratamiento legislativo es absoluta, como lo demuestra la fórmula estereotipada con que se recoge este apartado en todas sus escrituras: «los precios e intereses de los riesgos que irán declarados han sido moderados según el tiempo presente». Es más, M. Ravina apostilla a este respecto que pese a los intentos realizados, no había encontrado «ninguna cita legal de cual debía ser la cantidad a pagar de interés» (31).

En fin y por lo que atañe a la duración del contrato, durante bastante tiempo se entendió que el mismo empezaba a regir desde «el día, punto y hora» que el navío se hacía a la mar y hasta transcurridas veinticuatro horas de haber echado anclas en el puerto de destino. Sin embargo, como la primera especificación fue motivo de algún conflicto importante, por una real cédula de 27 de octubre de 1768 se estableció como norma que el riesgo durase de orilla a orilla (32). Concretamente, tal y como se registró a partir de entonces en las escrituras, habría de entenderse que el riesgo daba comienzo desde el momento

(27) Cfdo. *Ibidem*, pág. 356.

(28) Cfdo. RAVINA MARTÍN, M.: *Op. cit.* pág. 118.

(29) Cfdo. *Ibidem*, pág. 129.

(30) Cfdo. Archivo General de Indias, Secc. Arribadas, leg. 191.

(31) Cfdo. RAVINA MARTÍN, M.: *Op. cit.* pág. 132.

(32) Cfdo. *Ibidem*, pág. 131.

en que la mercancía que le servía de garantía se depositaba en el muelle para conducirla «desde la orilla del agua de él» hasta la embarcación, así como durante «todo el tiempo que se mantenga en esta bahía, día en que se haga a la vela y los que se convirtiese en el discurso de su navegación, entrando y saliendo en cualesquiera puertos, partes y barras...».

Como se puede apreciar, estamos en presencia de una práctica mercantil concebida precisamente como tal y respecto a la cual el legislador apenas podía ir colocando algunos parches al ritmo puntual de las desviaciones, conflictos y quejas que iban surgiendo. Probablemente por ello, el interés más claro de los leves aspectos legislativos se centró en la exigencia creciente de un mayor control y conocimiento de tal tipo de negocios por parte de las instituciones pertinentes: la Casa de la Contratación y el Consulado.

2.— LA APLICACIÓN DEL RIESGO EN LA CARRERA: EL EJEMPLO DE LAS FLOTAS DE 1765 y 1768

Como ya se ha adelantado en la introducción, el objetivo de este trabajo no es otro que intentar verificar, empíricamente, la capacidad operativa del riesgo marítimo como instrumento financiero en la Carrera de Indias, en el transcurso del siglo XVIII. Para ello, como también hemos aclarado, en la imposibilidad material de enfrentarnos no ya sólo con la ingente masa documental que tal tipo de operaciones generó en el período de monopolio gaditano en el Archivo de Protocolos Notariales de esa ciudad sino, tan siquiera, con la que, a partir de 1760, se conservó en la Contaduría de su Consulado, hemos optado por circunscribir nuestro campo de observación al análisis de dos flotas correspondientes a este último período (las de 1765 y 1768), que tal vez podrían servir de modelo indicativo de tal tipo de expediciones. Desde luego, si lo que interesa en la valoración de un ejemplo es precisamente su capacidad de extrapolación, por lo que respecta a los datos de mi estudio creo que tal capacidad puede justificarse con alguna evidencia: en primer lugar y puesto que a partir de 1754 (fecha del restablecimiento del sistema de flotas para Nueva España) y hasta 1778, sólo se organizaron seis expediciones de este tipo (en 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776), los dos ejemplos que aduzco equivalen al 33% del total de las mismas y al 50% de las que disponemos de la documentación idónea para un estudio semejante (lo que elimina justamente a las dos primeras); en segundo lugar, la composición y, sobre todo, el buque (es decir, el tonelaje de arqueo) tanto de las cuatro flotas cuya documentación podría utilizarse como de las dos restantes

son notoriamente similares (33); en tercer lugar, las peculiaridades mismas del sistema que casi avalan la reiteración de las prácticas, empujadas por la inercia mercantil que suele condicionar este tipo de operaciones. En cualquier caso conviene señalar (como se podrá apreciar por los datos que vendrán a continuación) que las oscilaciones que aparecen en la relación, por ejemplo, buque de una flota-número de riesgos, presentan una tendencia más clara a depender de variables coyunturales (políticas o económicas) que de las variables estructurales que aluden al número de navíos o su tonelaje y al de las mercancías. Y de acuerdo con estas precisiones, vamos a entrar ya en la información cuantificada.

2.1. *Cantidad, valor y tipología de los riesgos.*— Por lo que atañe, en primer lugar, al número global de riesgos otorgados y a sus respectivos valores (expresados originariamente en pesos escudos de plata antigua), los resultados que nos ofrecen las dos flotas aquí analizadas son los siguientes: en la de 1765 (integrada por 13 navíos, 2 de guerra y 11 mercantes) se suscribieron 861 escrituras por un total de 4.639.519 pesos y en la de 1768 (compuesta por 11 navíos, 2 de guerra y 9 mercantes) 1.136 escrituras por un valor de 4.755.027 pesos. Conviene aclarar que, en ambos casos, las sumas referidas a los valores engloban tanto los principales como los intereses o premios de los riesgos, ya que el silencio que mantienen las escrituras respecto al porcentaje de estos últimos nos impide desglosar las partes correspondientes a uno y otro concepto. Es más, aún en el supuesto de que contásemos con este precioso dato, tampoco nos bastaría para deslindar, con absoluta nitidez, ambas partidas; para ello, necesitaríamos conocer, además, el número exacto de escrituras en las que iban incluidas ventas al fiado al objeto de poder así añadir, a la partida de los premios, los intereses correspondientes a dichas ventas a plazos (34). Por consiguiente y ante la «resistencia» que oponen las fuentes, quede, pues, constancia de que en la partida relativa a los valores van comprendidos los principales e intereses de los riesgos.

Hecha esta salvedad, retomemos de nuevo las cifras iniciales, desglosadas según el cuadro adjunto:

(33) Cfd. GARCÍA BAQUERO, A.: *Op. cit.* Tomo II, pág. 157.

(34) Vid. a este respecto, RAVINA MARTÍN, M.: *Op. cit.* pág. 132.

FLOTA DE 1765

NAVIOS	TONELAJE	N.º RIESGOS	VALORES (Ps)
Santiago La España (Capitana)		103	247.555
El Tridente (Almiranta)		65	184.670
N.ª S.ª de la Concepción y San Nicolás B.	685	47	244.740
San José y las Animas, «Aquiles»	945	99	703.592
Santa Ana	701	83	445.063
N.ª S.ª del Buen Consejo	862	41	161.352
N.ª S.ª del Rosario, «Perla»	364	44	278.850
N.ª S.ª del Rosario y S. Fco. Javier	755	64	495.215
N.ª S.ª de la Concepción	828	38	275.029
El Triunfante	885	52	406.566
El Oriente	706	73	378.933
N.ª S.ª de las Angustias, «Jason»	591	121	620.240
N.ª S.ª de la Luz y San Mamés	686	31	197.714
		861	4.639.519

FLOTA DE 1768

Santiago La España (Capitana)		113	484.526
El Dragón (Almiranta)		76	266.637
San José y las Animas, «Aquiles»	945	128	842.393
San Juan Bautista, «Toscano»	449	78	273.948
San Rafael	370	66	240.230
Santa Ana	701	99	379.818
El Brillante, «Divina Pastora»	764	130	601.084
N.ª S.ª del Rosario, «Perla»	364	86	341.590
N.ª S.ª de las Angustias, «Jason»	591	140	517.938
N.ª S.ª del Rosario	590	96	349.925
N.ª S.ª del Carmen, «Neptuno»	811	119	431.289
Sin determinar navío		5	25.649
		1.136	4.755.027

De entrada, tal vez lo primero que habría que matizar es como la flota de 1768, pese a contar con menor número de navíos e inferior capacidad de carga, sin embargo generó un mayor volumen de contratación de riesgos, en su doble vertiente: la del simple número de escrituras (1.136 frente a 861) y la del valor monetario (4.755.027 pesos con-

tra 4.639.519). Con ello parece, pues, venir a confirmarse lo que ya adelantamos, con anterioridad, respecto al carácter «aleatorio» de las oscilaciones que se podían producir en la relación entre el número total de riesgos contratados y su valor, de una parte y el tamaño y buque de una determinada flota, de otra. Si, además de sobre los datos globales, fijamos nuestra atención en los valores promedios, los resultados que se obtienen son los siguientes: en 1765 la media por navío fue de 66 escrituras y 356.886 pesos y en 1768 el promedio se eleva a 103 escrituras y 432.275 pesos. A su vez, estos promedios generales podrían matizarse algo más. En efecto, en la flota de 1765 nos encontramos con cinco navíos (38,5% del total de la flota) que se sitúan por encima de la media de escrituras y con otros seis (46,1% del total) que superan el promedio monetario. Según estos mismos datos, el 38,5% de navíos que sobrepasan la media de escrituras acumulan el 55,7% del total de las mismas y el 51,6% de su equivalente monetario, en tanto que el 46,1% de los navíos que superan el promedio en valor acaparan el 57,1% de las escrituras y el 65,8% del total del valor monetario contratado. Esto, sin embargo, no establece necesariamente una relación directa, ineludible, entre número de escrituras y valores monetarios. Efectivamente, aunque al máximo de escrituras, en un solo barco, que, como sabemos, son 121 (es decir, 14,1% del total) corresponde el 13,4% del total del valor monetario, a las 103 escrituras de otro barco (12%) sólo le corresponde el 5,3% de dicho valor; por otra parte, el máximo porcentaje alcanzado por un navío sobre el valor total, que fue el 15,1% lo ostenta uno que, en cambio, tenía contratadas 99 escrituras (11,5%). Un ejemplo absolutamente paralelo puede ser aplicado también a los mínimos (de escrituras por navío y de porcentajes sobre el valor monetario). Por lo que respecta a la flota de 1768, realizando con ella una pormenorización similar a la que acabamos de hacer, nos encontramos con datos curiosamente muy parecidos: también aquí cinco navíos están por encima del promedio de escrituras y otros cuatro por encima del promedio monetario, si bien uno más está prácticamente en la media. El 45,4% que representan los navíos con mayor número de escrituras acumulan el 55,4% del total de las mismas y el 60,5% del valor monetario, en tanto que el 45,4% de navíos con mayor volumen de dinero contratado concentran el 55,4% de las escrituras y el 60,5% del total de dicho valor monetario; tampoco aquí se produce una relación indispensable entre mayor número de escrituras y mayor volumen monetario contratado. Concretamente, al navío que ostenta el máximo de escrituras que son 140 le corresponde un 10,9% del valor monetario mientras que el máximo del valor monetario, 17,7%, lo obtiene un navío con 128 escrituras; por último, a un navío con 113 escrituras le corresponde casi el mismo porcentaje en valor (10,2%) que al de 140 escrituras.

Resta aún por referirnos en ambas flotas a otro promedio sintomático: el valor monetario por escritura. En la de 1765 tal valor fue de 5.388,5 pesos y en la de 1768 de 4.185,7 pesos. Esta última variable puede resultar interesante desmenuzarla, por las evidentes repercusiones socioeconómicas que contiene, ya que nos aproximará al fenómeno de la concentración o dispersión del capital invertido y con él a una cierta tipología económica del riesgo. El cuadro adjunto nos permitirá obtener una radiografía simultánea de ambas flotas:

CUANTÍA RIESGOS	FLOTA 1765	FLOTA 1768
Hasta 500 pesos	78	82
501-1.000 pesos	93	107
1.001-2.500 pesos	217	377
2.501-5.000 pesos	205	290
5.001-7.500 pesos	105	138
7.501-10.000 pesos	53	51
10.001-15.000 pesos	43	43
15.001-20.000 pesos	30	27
20.001-25.000 pesos	13	6
25.001-30.000 pesos	10	4
30.001-40.000 pesos	9	4
40.001-50.000 pesos	2	4
50.001-60.000 pesos	2	2
Más de 60.000 pesos	1	1

Las cifras aportadas ponen de manifiesto la tendencia indiscutible que prima escrituras de riesgo de tipo bajo y medio sobre las de muy alto valor. Efectivamente, tanto en una como en otra flota, más del 95% de las escrituras contratadas (95,6% en 1765 y 98% en 1768) lo han sido por valores inferiores a los 20.000 pesos y, a su vez, entre el 69 y el 75%, según las flotas, lo han sido por cantidades inferiores a los 5.000 pesos. Por tanto, sólo el 4,3% en 1765 y el 2% en 1768 se han contratado por valores superiores a los 20.000 pesos y de ellas sólo el 1% en ambos casos por encima de los 30.000 pesos.

De cuanto hasta ahora llevamos dicho parecen confirmarse, como más seguros, fundamentalmente dos puntos: primero, que existe una proporción directa, *global*, entre el número de escrituras y el valor monetario que representan, «ley» que no se cumple de una forma automática cuando descendemos a magnitudes particulares de cada navío; segundo, que el «modelo» de contratación de riesgos pone de manifiesto una dispersión absoluta en escrituras de pequeño y mediano monto, lo que conduce, a su vez, en realidad, a una total concentración del dinero contratado en los niveles más bajos de la escala mone-

taria utilizada en el cuadro de referencia. De hecho, ambas conclusiones son perfectamente coherentes.

Para completar la posibilidad de dibujar el probable modelo de comportamiento del riesgo en ambas flotas, convendría introducir ahora otra variable para matizarlo: la tipología del riesgo en función de la garantía sobre la que se contrate. Desde esta perspectiva, los datos (cuya pormenorización aparece en los dos cuadros adjuntos) establecen: primero, que en ambas flotas la absoluta mayoría de escrituras y con ellas del valor monetario contratado se realiza sobre las mercancías (71,3% de las escrituras y 85,3% del valor monetario en 1765 y 83,9% y 86,7% respectivamente en 1768); segundo, que el conjunto de las *generales*, *equipajes* y *rancho* representa, aunque a mucha distancia, el siguiente bloque de garantías (con un 21,1% de escrituras y un 10,1% del valor monetario en 1765 y un 7,8% respectivamente en 1768); tercero, que el último grupo representativo lo constituyen los contratos otorgados sobre el navío (casco, quilla, costados, buque, flete y aprovechamientos) que equivalen al 6,7% de las escrituras y al 4,3% del valor monetario en la flota de 1765 y al 3,7% y el 5,7% en la de 1768.

Si introducimos ahora esta nueva calificación en el conjunto anterior dispondremos de un nuevo elemento que se perfila como constante en el modelo general: el riesgo se cubre, de una forma absolutamente mayoritaria, sobre las mercancías, generales y equipajes (que hasta cierto punto podrían considerarse también como mercancías) de modo que, entre ambos, garantizan entre el 92,2% y el 95,5% de todas las escrituras consignadas, con porcentajes muy similares, del valor monetario; que representan (95,4% y 94% respectivamente). No deja de ser sugestivo este dato si tenemos en cuenta la presumible diferencia entre el valor de estos conceptos y el de los navíos. Ello apunta indefectiblemente al riesgo como un sistema de financiación comercial y nos aparta de la otrora pretendida identificación entre el riesgo y el seguro marítimo.

Dando por sentada la anterior afirmación, podría tener interés examinar ahora las posibilidades reales de las fuentes con vistas a cuantificar el volumen exacto de esta financiación; intentaré, por tanto y aunque sea brevemente, plantear las probabilidades efectivas de semejante evaluación. Es evidente que para hacerlo lo primero que necesitaríamos conocer es el valor estimado documentalmente de la carga que transportaban cada una de las flotas que estudiamos; como es sabido, semejante tipo de valoración no puede deducirse de la documentación normal que se conserva. Pese a ello, en algún caso aislado disponemos de tal información; así sucede, precisamente, con la flota de 1757, de la que conocemos, pormenorizadamente, los precios

FLOTA 1765

	SANTIAGO LA ESPAÑA	EL TRIDENTE	CONCEPCIÓN Y S. NICOLÁS	AQUILES	STA. ANA	BUEN CONCEJO	N.S. ROSARIO «PERLA»	ROSARIO Y S.FCO.JR.	N.º S.ª CONCEPCIÓN	TRUJÁN- FANTE	ORIENTE	JASÓN	N.S. LUZ Y S.MAMES	TOTALES
GENERALAS	158.810 (99)	11.287 (35)	696 (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	275.793 (95)
EQUIPAJES Y ENVOLTORIOS	11.197 (12)	19.470 (10)	1.168 (3)	2.930 (3)	12.154 (8)	23.414 (12)	16.312 (7)	8.546 (5)	8.225 (9)	831 (2)	2.524 (6)	12.068 (6)	9.280 (2)	128.109 (85)
RANCHO Y SOLDADA	3.690 (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.184 (1)	—	—	4.874 (5)
CASCO Y QUILLA	7.834 (5)	300 (1)	2.468 (3)	1.308 (3)	590 (1)	3.118 (4)	18.317 (4)	1.590 (3)	—	354 (1)	908 (2)	—	1.000 (1)	37.787 (28)
CASCO, QUILLA, COSTADOS y APAREJOS	—	—	—	742 (2)	—	—	36.480 (5)	—	—	—	354 (1)	—	—	37.576 (8)
CASCO, BUQUE Y FLETES	—	—	—	91.000 (5)	—	—	—	—	15.300 (1)	—	—	—	—	106.300 (6)
VIDA	—	5.520 (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600 (1)	—	6.120 (2)
MERCANCÍAS	63.473 (20)	34.767 (14)	240.408 (40)	607.158 (85)	410.673 (72)	134.230 (24)	207.741 (28)	484.168 (54)	251.327 (27)	405.381 (49)	373.550 (62)	607.572 (114)	137.968 (25)	3.958.416 (614)
TOTALES	247.555 (103)	184.670 (65)	244.740 (47)	703.592 (99)	445.063 (83)	161.352 (41)	278.850 (44)	495.215 (64)	275.029 (38)	406.566 (52)	378.933 (73)	620.240 (121)	197.714 (31)	4.639.519 (861)

(1) Titular Vicario General de la Orden de la Merced

(2) Oratorio y vestuario episcopal.

FLOTA 1768

	SANTIAGO LA ESPAÑA	DRAGÓN	AQUILES	TOSCANO	SAN RAFAEL	STA. ANA	DIVINA PASTORA	N.S.ROSARIO «PERLA»	JASON	N.S.ROSARIO	NEPTUNO	SIN DETERMI- NAR NAVIO	TOTALES
GENERALAS	136.297 (32)	91.320 (27)	—	—	—	—	—	—	—	—	2.800 (1)	—	230.417 (60)
EQUIPAJES Y ENVOLTORIOS	40.565 (16)	14.506 (8)	17.546 (14)	3.455 (3)	953 (2)	7.418 (5)	575 (1)	8.484 (5)	16.012 (12)	2.000 (3)	4.965 (4)	—	116.479 (4)
CASCO Y QUILLA	3.223 (3)	2.914 (2)	10.240 (1)	—	1.380 (1)	—	70.853 (5)	40.871 (2)	94.622 (12)	—	1.618 (2)	—	225.721 (28)
QUILLA Y COSTADO	1.656 (3)	1.368 (1)	800 (1)	—	—	—	9.082 (3)	—	—	—	—	—	12.906 (8)
CASCO, QUILLA, Y COSTADO	—	—	—	—	—	—	—	6.720 (1)	1.830 (2)	200 (1)	—	—	8.750 (4)
CASCO, QUILLA, COSTADO Y APAREIOS	—	—	—	—	—	—	22.661 (2)	—	—	—	—	—	22.661 (2)
VIDA	1.876 (3)	—	4.520 (1)	—	—	2.184 (1)	—	—	467 (1)	—	4.607 (2)	—	13.654 (8)
MERCANCÍAS	300.909 (56)	156.529 (38)	809.287 (111)	270.493 (75)	237.897 (63)	370.216 (93)	497.913 (119)	285.515 (78)	405.007 (113)	347.725 (92)	417.299 (110)	25.649 (5)	4.124.439 (953)
TOTALES	484.526 (113)	266.637 (76)	842.393 (128)	273.948 (78)	240.230 (66)	379.818 (99)	601.084 (130)	341.590 (86)	517.938 (140)	340.925 (96)	431.289 (119)	25.649 (5)	4.755.027 (1.136)

de sus mercancías por unidad de carga (35). Aún reconociendo la dificultad que supone extrapolar precios de años diferentes, dada la proximidad cronológica podríamos aceptar, sin embargo, que los precios de la flota de 1757 representarían, con bastante aproximación, los de las flotas de 1765 y 1768 y actuar en consecuencia. Realizando los cálculos oportunos obtendríamos que en 1765 el valor de las mercancías transportadas ascendió a 16.568.607 pesos sencillos y en 1768 a 12.582.954 pesos de la misma especie; sobre estos valores totales, el que representan el principal de los riesgos suscritos sobre las mercancías en cada una de estas flotas cubriría el 23,1% en la de 1765 y el 30,6% en la de 1768. Conviene también aclarar que para obtener estos principales he debido deducir de las cantidades globales la parte correspondiente a los intereses o premios; por noticias sueltas de la misma época y sin tener absoluta seguridad, creo que estos intereses podrían girar en torno al 16%, de modo que este es el porcentaje que he aplicado a los valores globales de las escrituras que ya conocemos. Por otra parte, si en lugar de contemplar sólo el valor del cargamento y los riesgos otorgados sobre mercancías, incluimos también, de un lado, el valor de los navíos y sus gastos de licencia y apresto y, de otro, los riesgos suscritos sobre ellos, el resultado apenas si sufre alteración; en efecto, en 1765, el principal del conjunto de los riesgos contratados cubre el 22,4% del valor total del costo de la flota y en 1768 el 30,1%. Por lo tanto y salvo que existan oscilaciones excesivas, tanto en precios como en intereses (de los que la documentación no da pistas) la tendencia a la que apuntan mis datos es que el riesgo ha estado financiando, muy probablemente, entre un 20-30% del valor del costo principal de cada una de estas flotas. Las consecuencias de estas cifras sobre el mecanismo real de la exportación y del mercado colonial en general, no resultan ahora discutibles puesto que no estoy planteando un estudio sobre tales aspectos. Quede, pues, simplemente indicada la importancia financiera del riesgo, sin entrar en otras consideraciones acerca de la mecánica del comercio colonial.

2.2.— *Los protagonistas del negocio: acreedores y deudores.*— Como ya se advirtió en la introducción, este análisis de la función y finalidad económica del riesgo no quedaría completo sin una alusión, por breve que sea, a sus elementos personales: acreedores y deudores. En una primera aproximación y trabajando en el más absoluto anonimato, nos encontramos con que en cada una de las flotas que estudiamos, es-

(35) Cfd. Archivo General de Indias, Secc. Contratación, leg. 4.933. Para el conocimiento del contenido de la carga que transportaban las flotas de 1765 y 1767, cfd. GARCÍA BAQUERO, A.: *Op. cit.* tomo II, pp. 184-5.

tuvieron implicados varios centenares de personas, bien como deudores, bien como tomadores de escrituras de riesgo. Resulta interesante la constancia de las cifras: en 1765 el conjunto de implicados por tales conceptos asciende a 703 y en 1768 a 674, cifras que se podrían incrementar, en ambos casos, al menos en otro centenar si tenemos en cuenta que, en no pocas ocasiones, una misma escritura aparece suscrita por más de un dador o receptor. Un segundo conjunto de cifras nos vuleve a advertir de la tendencia a la estabilidad; en efecto, en ambas flotas, el número de dadores supera al de receptores: en 1765, los primeros ascienden a 393 y los segundos a 310 y en 1768 los implicados fueron 368 y 306 respectivamente. El tercer grupo de datos indicativo de la estabilidad se refiere a la relación entre el número de acreedores o deudores respecto al número de escrituras concedidas o asumidas: en 1765 el 58,5% de los acreedores lo fueron sobre una sola escritura y en 1768 el 50%; añadiéndoles los que lo fueron por dos (18,3% y 16,6% respectivamente) y por tres (7,9% y 10,1%), alcanzábamos en 1765 un total del 85% y en 1768 del 77%. Obviamente, porcentajes muy parecidos aunque ligeramente inferiores encontramos en

DISTRIBUCIÓN DE ACREEDORES Y DEUDORES, SEGÚN
NÚMERO DE ESCRITURAS SUSCRITAS EN LAS FLOTAS DE
1765 y 1768

N.º ESCRITURAS	FLOTA 1765		FLOTA 1768	
	ACREEDORES	DEUDORES	ACREEDORES	DEUDORES
1	230	149	184	131
2	72	63	61	61
3	31	27	37	32
4	17	20	23	16
5	14	16	10	15
6	6	6	10	13
7	9	8	8	8
8	5	3	7	2
9	1	3	4	4
10	—	1	4	—
11	1	4	5	4
12	3	2	2	2
13	1	3	4	1
14	2	3	—	2
15	1	—	2	3
+ 15	—	2	7	12

DISTRIBUCIÓN DE ACREEDORES Y DEUDORES, SEGÚN
CUANTÍA DE ESCRITURAS SUSCRITAS EN LAS FLOTAS DE
1765 y 1768

CUANTÍA ESCRITURAS	FLOTA 1765		FLOTA 1768	
	ACREEDORES	DEUDORES	ACREEDORES	DEUDORES
Hasta 1.000 Ps.	68	56	63	55
Entre 1.000/ 2.500	85	51	79	53
» 2.500/ 5.000	75	53	72	43
» 5.000/10.000	64	53	49	56
» 10.000/15.000	33	38	31	25
» 15.000/20.000	10	13	15	12
» 20.000/30.000	17	11	18	20
» 30.000/40.000	12	13	10	7
» 40.000/50.000	6	10	6	8
» 50.000/60.000	5	3	5	8
» 60.000/70.000	2	5	4	4
» 70.000/80.000	3	4	7	1
» 80.000/90.000	3	3	1	3
» 90.000/100.000	4	—	2	2
Más de 10.000	6	7	6	9

el grupo de los tomadores: 48,1% y 42,8% en las respectivas flotas con una sola escritura y 77% y 73% si establecemos la barrera en las tres escrituras. La conclusión inmediata es que la financiación por el riesgo tiende a una distribución mayor en un número pequeño de escrituras e incluso en una sola. ¿Se trata, por tanto, de una dispersión aparente que parece indicar una apertura, importante, a este tipo de negocios, en algo que podríamos considerar como una especie de «bolsa asequible» en la que es posible a muchos tentar su oportunidad? Para contestar a este interrogante nos convendría añadir otros dos bloques informativos: uno, sobre las cantidades que este conjunto de contratos representan; otro, sobre las personas nominativas que en ellos intervienen.

El primero de ellos nos advierte ahora que, en efecto, se confirma la tendencia, aparente, a la intervención de pequeños inversores, ya que casi el 40% de los acreedores en ambas flotas (38,9% y 38,6%) lo son por escrituras inferiores a 2.500 pesos y más del 70% (74,3% y 71,5%) por cantidades inferiores a los 10.000 pesos; a mayor abundamiento, si la barrera la establecemos en los 20.000 pesos, el 85-84% de los acreedores de dichas flotas han suscrito escrituras por debajo de

esa cifra y apenas si encontramos en ambas flotas dos docenas de acreedores que hayan concedido riesgos por encima de los 50.000 pesos. Si tales resultados fotografían verídicamente una situación algo parecida a una inversión «democrática», sólo podremos confirmarlo o rechazarlo con el análisis nominativo de los mayores inversores. Es este precisamente el que empieza a desmoronar la atractiva hipótesis anterior y a darnos pistas sobre una posible rigidez social del negocio del riesgo. Efectivamente, cuando analizamos la lista nominal de los acreedores en ambas flotas advertimos que en la de 1765 un total de 58 acreedores (es decir el 15%) ha proporcionado riesgos por un valor de 3.138.238 pesos que equivalen al 67,6% del total contratado en esa flota; por lo que respecta a 1768, otros 60 acreedores (16% del total de los mismos) han concedido también riesgos por un valor de 3.422.443 pesos equivalentes al 72% del total contratado en ella.

Si del ámbito de los acreedores pasamos al de los deudores, el panorama es sensiblemente paralelo: en ambas flotas un 35% aproximadamente de los receptores ha suscrito riesgos por una cantidad inferior a los 2.500 pesos y más del 80% lo ha hecho por sumas inferiores a los 20.000 pesos; pero también aquí un grupo reducido en ambas flotas (el 18% y el 20% respectivamente) ha recibido cantidades que se elevan al 73% (3.386.421 pesos) en la flota de 1765 y al 76,7% (3.646.960 pesos) en la de 1768.

Tal vez sea ahora el momento de matizar el modelo de la inversión que el riesgo representa en las flotas de la segunda mitad del siglo XVIII. Por cuanto acabamos de ver nos encontramos dos niveles de negocio completamente distintos: uno de ellos abierto, mayoritario, pero que se mueve en magnitudes relativamente pequeñas y que advierte de una real posibilidad de difusión de esta tipología financiera entre pequeños comerciantes; otro, mucho más rígido, moviéndose en porcentajes en torno al 15-20% del total de acreedores y deudores y que, sin embargo, se ve con claridad que controla la parte del león del negocio del riesgo. Tendríamos así, por lo tanto, un modelo bifronte, en el que muchos reparten poco y una minoría privilegiada controla las tres cuartas partes del negocio real de este tipo de contrataciones. Pese a todo, el interés de las operaciones parece evidente y ello nos obliga a volver aunque sea de pasada sobre el tema de sus beneficios. En efecto, hemos hablado ya de un 16%, estimado, como el interés medio de este tipo de contratos para este puerto y estos años; pero convendría señalar ahora que tal interés no agota, en modo alguno, el beneficio medio de estas operaciones. Existe una parte muy superior de tal beneficio que se obtiene por un mecanismo de cambio monetario consistente en hacerse pagar, tanto el principal como los intereses, a la llegada de la flota a América en una moneda diferente de aquella en la que se contrató originariamente. En efecto, mientras que el de-

sembolso del principal por el que se suscribía el riesgo se hacía en Cádiz, en pesos sencillos de ocho reales de plata antigua, el cobro se realizaba en el puerto de destino, en este caso Veracruz, en pesos fuertes de diez reales, de modo que el simple hecho de percibir lo prestado en esa otra moneda (y recuérdese que esto afectaba tanto al principal como a los intereses) producía ya una ganancia adicional del 33,3%; añadida al 16% del interés propiamente dicho, proporcionaba un beneficio *nominal* del 54,6%. Conviene recalcar lo de nominal porque no hay que perder de vista ni los gastos que este tipo de operaciones conllevaban, ni tampoco la duración del viaje. Cifrando los primeros en torno a un 4% por la comisión y la encomienda de remisión del líquido a Cádiz (36) y teniendo en cuenta que la duración de un viaje «redondo» (ida y vuelta) de una flota solía ser inferior a los dos años (en la flota de 1765 fue de 22 meses y en la de 1768 de 19 meses), el beneficio neto anual resultante oscilaría entre un 26,4% y un 30,6%, cifras que sin ser excesivas no dejan de parecernos interesantes. Tal vez ahora nos resulte más inteligible el dinamismo y la generalización de este tipo de fórmula financiera, cuyos aspectos y cifras fundamentales (siquiera sean referidos a las dos flotas que han servido de base para este estudio) acabamos de describir. Y es que como escribiera el ya citado Ch. Carriere, «en temps de paix, le prêt à la grosse était devenu, par l'amenuisement du risque de mer, un placement de père de famille, tant par la sûreté suffisante que par le taux moyen de profits» (37).

Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ

(36) Tanto el dato relativo al premio o interés como el porcentaje correspondiente a gastos, Cfdo. en un «Reglamento para flotas y por no convenientes estas otro contra ellas», de autor anónimo y fechado en México en 1773. Archivo General de Indias, Secc. México, leg. 2492.

(37) Cfdo. CARRIERE, Ch.: *Op. cit.* pág. 239.

APÉNDICE 1.º
RELACIÓN DE ACREEDORES CON MÁS DE 20.000 PESOS EN
LAS FLOTAS DE 1765-68

Nombres	1765		1768	
	N.º Escrit.	Pesos	N.º Escrit.	Pesos
Aguado, Roque y Gaspar	5	26.443	13	68.996
Aguirre, Francisco y C. ^a	2	27.840		
Alcalde, Juan Ignacio			7	26.319
Almera, Félix	5	23.137		
Alvarez Campana, José			6	26.943
Alzazua, Gregorio			8	33.425
Arco, Francisco del	5	20.843		
Arria, José de	7	22.367	3	21.406
Barrios, Jacinto de	2	23.480		
Behic, Domingo	8	66.678		
Blasco, Francisco Javier	5	20.435		
Butler, Antonio	7	130.621	8	60.028
Cabezas, Miguel	5	23.110	10	30.440
Cadalso, Diego			8	39.439
Cano Rojo, Pedro			9	28.210
Careu, Lorenzo	4	82.630		
Costa, Luis	7	31.978	20	75.097
Díaz Sarabia, Manuel	5	50.069		
Echazarreta, Juan Bta.			12	25.019
Elisa, Rafael de	3	30.493		
Enrile, José M. ^a			8	25.382
Espinosa de los Monteros, Fco.	4	29.000		
Fernández Rávago, Fco.	1	23.200		
Feroz Loureiro			5	21.938
Gallego, José Antonio	1	34.200		
Garay y Leániz, Juan	12	81.588		
Genet, Rafael			3	29.720
Gil, Francisco			2	31.198
González Magro, Josefa	5	20.958		
Gough, Eduardo	2	56.866	9	22.438
Guardamino, Juan			13	38.440
Herrereros, Juan Antonio			20	98.441
Hickie, Anastasia			6	37.776
Hoyo, Andrés del	4	117.112	11	76.690
Iglesia, Francisco de la			8	88.500
Izquierdo, Antonio			11	54.946

Jacob, Isabel	4	47.880		
Jiménez Pérez, Antonio			10	55.493
Landaburu, Matías	11	90.668	7	128.342
Langton, Miguel			22	114.074
Lasquetti, José	8	62.618	9	26.502
León y Román Hermanos	7	32.443	9	58.821
López Anguiano y C. ^a	2	51.043		
López Carvajal, Domingo			1	46.000
Mallo Alvarez, Francisco			6	25.300
Martín de Molinar, Juan	1	33.900	8	56.850
Martínez, Francisco José	1	32.632		
Martínez Vallejo, Francisco	4	33.063	2	43.490
Masip, Tomás	14	129.398		
Maza Alvarado, Gerónimo	6	71.680	7	29.956
Medina, Josefa	14	48.576		
Merer, Jacobo	6	76.974	35	201.535
Moreno, Esteban José	2	28.728		
Mosti, Antonio José			11	99.654
Mosti, Esteban	1	33.280		
Neira, Pedro Antonio			7	75.349
Noble, Patricio José			6	40.829
Ortega, Diego	4	29.974		
Palomo, Juan Jacinto	13	42.950	22	77.450
Pardo, Freire y C. ^a	12	95.141		
Paul, y C. ^a . Pedro Antonio			15	71.335
Pinto de Ribera, Sebastián	5	32.845		
Pombono, Micaela			1	37.800
Power, Francisca	1	210.947	18	147.264
Prieto Isla, Joaquín			3	27.500
Retortillo, José	7	35.265	16	116.689
Rian, Tomás Patricio			5	70.469
Ríos, Francisco Javier de los	8	82.725		
Rivascacho, Marqués de	7	50.230		
Rdquez. Alburquerque, Antonio	7	112.160	3	75.600
Rodríguez Marzo, Francisco	4	99.970	4	37.150
Roubaud, Vicenta	9	95.327	4	37.150
Sáenz Rico, Gaspar y C. ^a	1	26.000	12	26.965
Sáenz de Sta. María, Pedro	3	20.880	13	53.746
Sánchez de la Vega, Miguel			15	44.350
Séneca, Francisco Antonio			5	27.665
Soto, Miguel			13	33.899
Tabernilla, Francisco			10	45.273
Terry, Domingo Tomás	18	100.102		
Tomatti, Antonio			6	20.082

Urruchi, Domingo Antonio	2	46.155		
Utrera, Blanca Manuela	8	50.846	10	49.012
Ustariz, Hermanos y C. ^a	45	28.864	10	134.272
Valenciano José			7	39.956
Van Halen, Fco. de Paula	3	38.000	6	67.120
Veitia, José de	4	36.298		
Vial, Juan Crisóstomo M. ^a	12	73.458		
Vicuña, Miguel Ignacio	8	45.312		
Villamiranda, conde de	1	104.400		
Villanueva Picó, Juan	5	44.484		
Villanueva, Pedro y Juan Fco.			5	20.690
Villanueva y Uriurtua, C. ^a	3	20.076	8	27.070

APÉNDICE 2.º

RELACIÓN DE DEUDORES CON MÁS DE 20.000 PESOS EN LAS FLOTAS DE 1765-68

Nombres	1765		1768	
	N.º Escrit.	Pesos	N.º Escrit.	Pesos
Adriaensen, Manuel José	7	35.884		
Agreda, Pedro Miguel de			1	22.200
Aguirre, Juan Martín de			15	58.320
Alba, Antonio de	4	23.001	11	69.410
Alba, Manuel José	1	39.550	5	61.600
Arana, Domingo de			21	41.080
Arístegui, Domingo	5	22.574		
Aznares, Manuel Antonio	8	34.026		
Badillo, Mateo	1	44.143		
Badillo, Miguel	5	32.184		
Badillo, Mateo y Miguel			24	122.993
Barreda, Pedro Antonio	5	22.128		
Barrios, Jacinto José	1	104.400		
Belio, J. y Noguera, Leonardo			29	151.400
Beristain, Lorenzo	6	53.148		
Bermúdez, Pedro			2	46.932
Blanco Tizón, José			2	50.800
Brea, José Miguel	6	34.340	8	25.918
Cadalso, Ignario María	5	45.645	8	58.024

Cameros, Pedro B.	13	67.178		
Carbonell, Antonio	7	34.233		
Cárdenas, Salvador			4	35.244
Casa Tilly, Marqués de			2	88.560
Castillo, Francisco del			13	20.205
Catoira, Alberto Pablo	3	31.440		
Contreras, Pedro			1	26.000
Corallo, Lorenzo			2	43.490
Cuadros, Laureano de	8	62.627		
Cueto Concha, Pedro del			3	23.306
Dabout, Pedro	2	41.500		
Echea, J. de e Iglesia, Rdo. de la			3	27.300
Echevarria y Garay, Fco.	7	78.706	6	48.352
Elizondo, Antonio y Aliaga, J.J.			5	26.226
Fajardo Covarrubias, Bernardo	7	27.116	55	148.159
Fernández Ravago, Fco.	4	49.049	7	65.300
Figueroa, Felipe y Quiroga, M.			7	75.349
Flores, Manuel Antonio	14	81.904		
Frías, Mariano Bernabé de	24	168.776	21	81.316
Garay, Ignacio de			6	24.413
García, Felipe	6	33.211	6	46.425
García, Vicente José			26	56.591
González Teleña, Pedro	11	49.066	25	99.590
Haedo, J. y Bearn, Antonio			19	104.441
Jiménez, Manuel			8	29.855
Justiniani, Pedro	9	81.656		
Lasquetti, Sebastián	2	38.358		
López Carvajal, Juan			6	26.725
López Pantaleón, Simón	11	64.075		
Marchena, Antonio	12	72.187		
Marchena, Antonio y Alejandro	11	46.033		
Mtnez., Silvestre y Rdguez. C.			6	21.540
Martínez Vallejo, Francisco	5	72.442		
Medina, Francisco Javier	4	60.300		
Memige, Manuel	13	125.531		
Mendiburu, Miguel	7	36.789		
Michelena, Juan Antonio			27	57.447
Molino, Juan Pablo	2	28.728		
Montes, Francisco y Felipe	2	36.270		
Morales, Miguel Fernando			8	87.901
Morell, Pedro y Cayetano J.			9	36.154
Moreno, Esteban José	1	26.000		
Mugartegui, Jacinto	7	26.500	6	21.460
Navarro, Luis Francisco			6	21.327

Noble, Patricio	10	152.706	17	116.032
Noble, Patricio y Miranda, M.			7	84.069
Novoa, Alejandro	6	38.262		
Ocalaghan, Julián			7	22.390
Ochoa, Matías de	1	51.876		
Olivos, Sebastián y Urraco, P.			15	54.273
Olza, Domingo Sebastián de	9	89.848		
Ordiales, Gabriel Francisco			6	35.404
Ortiz de Zapata, Francisco	7	48.944		
Ortuño Ramírez, Agustín	7	60.750		
Pérez Roldán, B. y Haedo, M.			17	55.387
Prado Ulloa, J. y Baeza, Fco. M.			1	27.985
Pren y Estebanez, Francisco			14	50.151
Prieto García, Manuel			12	48.290
Rivas, Alejandro Vicente y J.	12	49.363		
Rivero e Hijos	6	51.668		
Rodríguez, José			3	26.000
Rdguéz. Taboada, Dionisio	4	23.043		
Rossi, Antonio	11	26.937		
Sáenz, Pedro Manuel			14	54.784
Sáenz de Sta. M. ^a , Antonio	2	24.400		
Sierra, José de	13	77.247	15	106.838
Sistos, Pedro y Modesto, Pedro	14	253.579	28	150.590
Texera, Agustín y Pérez, Bart.	7	45.419		
Terry, Domingo			7	20.480
Thames, Francisco	4	42.920		
Tuero, Francisco	1	45.666		
Ulloa, Juan de			11	31.471
Uztariz, Juan Bta.			4	141.120
Uztariz y C. ^a	14	221.925	11	232.702
Vadillo, José			6	33.900
Valcarcel, Alonso			9	99.739
Valenzuela, Francisco	1	20.946		
Valle, Francisco del	4	39.545		
Vargas, Luis de	19	136.098	12	39.440
Victoria, Lorenzo de			5	33.335
Villaverde, Francisco			11	26.690
Zamorategui, Bdo. Nicolás y Quirós P.			6	47.638

