

<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1367>

Artículos

Préstamos a riesgo de mar y redes transatlánticas en el comercio entre Cádiz y la costa del Pacífico sudamericano, 1760-1825

Sea loans and transatlantic networks in the trade between Cadiz and the South American Pacific coast, 1760-1825

Xabier Lamikiz¹, *  0000-0001-7062-6066¹ Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Vitoria-Gasteiz, España.* Correspondencia: xabier.lamikiz@ehu.eus

Resumen. Este artículo analiza la financiación de la Carrera de Indias en el periodo colonial tardío y se distingue de la historiografía sobre el crédito mercantil en que adopta una perspectiva transatlántica. Examinamos el principal instrumento de crédito empleado en el Atlántico hispano, el préstamo a riesgo de mar. La ruta estudiada es la que unía a Cádiz con las costas de Perú y Chile. Trazamos la evolución de los préstamos, mostrando su auge antes del comercio libre de 1778 y su ocaso a partir de 1785. Para dilucidar el origen del dinero prestado y la vecindad de los acreedores, se emplean tanto fuentes notariales como correspondencia mercantil. Nuestra investigación muestra que los vecinos de Perú y, en menor medida, Chile financiaron cerca de un cuarto de los capitales prestados en Cádiz. Las redes sociales transoceánicas desempeñaron un papel clave en la asignación y gestión de crédito.

Palabras clave: préstamo a riesgo de mar; préstamo a la gruesa ventura; redes transatlánticas; comercio colonial español; Atlántico del siglo XVIII.

CÓMO CITAR: Lamikiz, X. (2023). Préstamos a riesgo de mar y redes transatlánticas en el comercio entre Cádiz y la costa del Pacífico sudamericano, 1760-1825. *América Latina en la Historia Económica*, 30(2), 1-22. DOI: [10.18232/20073496.1367](https://doi.org/10.18232/20073496.1367)



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

Abstract. This article analyzes the financing of the Carrera de Indias in the late colonial period and differs from the historiography of commercial credit in that it adopts a transatlantic perspective. We examine the main instrument of credit employed in the Spanish Atlantic, the *respondentia* (sea loan). The route studied is the one that linked Cadiz with the coasts of Peru and Chile. We trace the evolution of the loans, showing their boom before the 1778 free trade and their decline after 1785. To elucidate the origin of the money and the creditors' place of abode, we have looked into both notarial sources and business correspondence. Our research shows that Peruvians and, to a lesser degree, Chileans financed about a quarter of the capital lent in Cadiz. Transoceanic social networks played a key role in allocating and managing credit.

Key words: respondentia; sea loan; transatlantic networks; Spanish colonial trade; 18th-century Atlantic.

JEL: N23; N26; N83; N86.

Recibido: 28 de febrero de 2022.

Aceptado: 19 de agosto de 2022.

Publicado: 20 de febrero de 2023.

Organismo patrocinador: Trabajo inscrito en el proyecto de investigación *Crisis fiscal y declive económico en la Monarquía Hispánica, 1550-1740*, PID2020-118287GB-I00 (financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España) y en el Grupo de Investigación del Sistema Universitario Vasco IT-1523-22 (financiado por el Gobierno Vasco).

Agradecimiento: Quiero expresar mi más sincera gratitud a los dos evaluadores anónimos por sus útiles comentarios y sugerencias.

INTRODUCCIÓN

En este artículo estudiamos la participación americana en operaciones de crédito en el espacio atlántico durante el periodo 1760-1825. Para ello examinamos un instrumento de crédito de gran arraigo y popularidad en la Carrera de Indias: el préstamo a riesgo de mar, también llamado escritura de riesgo, préstamo marítimo, préstamo y cambio marítimo, préstamo a la gruesa ventura o, simplemente, tal como aparece en las escribanías de Cádiz, riesgo. Durante el periodo estudiado, que comprende tanto la época dorada como el ocaso de este instrumento de crédito, en Cádiz se escrituraron 33 999 riesgos para financiar mercancías transportadas por 2 489 barcos. El valor total de los préstamos fue de más de 184 000 000 de pesos (Bernal, 1992, pp. 387-388).¹

¿Qué papel desempeñaron los americanos, cuyas fortunas son repetidamente celebradas por la historiografía del comercio colonial, en la movilización de crédito en el Atlántico hispano del siglo xviii? Se trata, sorprendentemente, de una pregunta ni siquiera formulada hasta ahora. Dos razones lo explican. La primera es la escasez de archivos privados. La segunda es, paradójicamente, la limitada vocación atlanticista de gran parte de la historiografía de la Carrera de Indias: el comercio transatlántico se estudia sin apenas prestar atención a los actores de la otra orilla. Como veremos, el grueso de los préstamos a riesgo de mar del comercio transatlántico no se escrituró en América, sino en Cádiz. Sin embargo, ello no significa que acreedores y deudores (entre quienes había no sólo comerciantes sino también aristócratas, burócratas, dueños de barcos, capitanes, maestros, marineros, militares, clérigos, etc.) residieran en España. Los historiadores de la financiación de la Carrera de Indias no se han fijado en la información referente a la vecindad de acreedores y deudores contenida en la documentación notarial. Este hecho es especialmente llamativo en la

¹ Manuel Ravina (1986, p. 105) estima que los préstamos a riesgo de mar representan 20 % de todo lo escriturado en las 25 escribanías simultáneas de Cádiz durante el siglo xviii.

obra magna de Bernal (1992, pp. 429-462), que es, sin duda, el libro más importante sobre crédito mercantil en el Atlántico hispano. Para la segunda mitad del siglo XVIII, Bernal no analiza los contratos originales conservados en las escribanías de Cádiz, sino los resúmenes que los escribanos tuvieron obligación de enviar a la contaduría del Consulado de Cádiz a partir de abril de 1760. Aunque se trata de una decisión metodológica comprensible (los protocolos gaditanos son un auténtico océano documental), también supone sacrificar la rica información recogida en el texto de las escrituras. Pero, en ocasiones, incluso los resúmenes proporcionan datos sobre vecindad en los que Bernal sencillamente no repara. El resultado es una visión del crédito transatlántico marcadamente peninsular. A ello hay que añadir otro elemento europeizante: el énfasis historiográfico en la presencia de extranjeros en Cádiz que, pese a estar legalmente excluidos del comercio con la América española, se valían de prestanombres españoles para financiar los intercambios transatlánticos y hacerse con pingües beneficios. El gran peso de los extranjeros está fuera de toda duda, pero su protagonismo estuvo lejos de ser exclusivo.

El préstamo a riesgo de mar fue el principal instrumento de crédito empleado en el comercio con América desde el mismo momento del descubrimiento. Sin embargo, su historiografía temprana está plagada de errores conceptuales e interpretativos.² Su conocimiento empezó a aclararse en la década de 1970. Desde entonces un buen número de historiadores ha estudiado los elementos jurídicos y prácticos de los préstamos a riesgo de mar, aunque, como decíamos más arriba, desde una perspectiva peninsular y sin atender al origen americano de parte de los capitales.³

No es la historiografía española la única que rehúye mirar más allá del Atlántico. Los numerosos estudios sobre grandes comerciantes americanos del periodo colonial tardío apenas vinculan a sus protagonistas con la financiación de los intercambios transatlánticos (Brading, 1971; García, 1985; Kicza, 1983). Tampoco los estudios sobre el crédito mercantil se ocupan de ello, si no es de soslayo (Kicza, 1998; Valle, 2003, 2007, 2014). Dos excepciones son el trabajo de Quiroz (1994, pp. 210-217) sobre crédito en el Perú virreinal tardío, donde los peruanos aparecen exclusivamente como deudores de los gaditanos, y la tesis de maestría de Pardo-Figueroa (2010), que estudia la participación en préstamos a riesgo de mar escriturados en Cádiz de dos importantes familias limeñas de la segunda mitad del XVIII, los Fernández de Valdivieso y los Baquijano. La poca atención prestada por la historiografía americana al préstamo a riesgo de mar no es, ni mucho menos, síntoma de desconocimiento. Como veremos, es simplemente que las escribanías americanas recogen escasos ejemplos relacionados con el comercio transatlántico. Más conocidos y estudiados son los préstamos de este tipo concedidos en Manila para el comercio con Nueva España. En el Pacífico hispano eran conocidos como correspondencias de riesgo a premio de mar y los mayores acreedores eran los fondos de varias obras pías, depositados en distintas hermandades y cofradías de Manila (Yuste, 2015).

En este artículo sostenemos que para conocer la financiación de la Carrera de Indias en su conjunto es indispensable adoptar un enfoque transoceánico. Para ello, ponemos el foco tanto en la cuantía y el flujo de los capitales como en las relaciones sociales que facilitaron la asignación y gestión del crédito, aunque nuestro propósito no es emprender un análisis de redes sociales, cuestión que dejamos para otra ocasión. Con ello en mente, analizamos la ruta comercial que unió a Cádiz con las costas de Perú y Chile por el Cabo de Hornos. La ruta directa al Pacífico fue

² Para una síntesis crítica de la historiografía sobre préstamos y cambios marítimos, véase Bernal (1992, pp. 75-83).

³ Véanse Bernal (1992); Carrasco (1995, pp. 81-116); Carrière (1970); Cruz (1998); García-Baquero (1989); Guimerá (1985); Herrero (2005-2006); Macías (2015); Ravina (1986).

adoptada en la década de 1740, durante la guerra del Asiento (1739-1748), y supuso la cancelación definitiva de los galeones a Tierra Firme y las ferias de Portobelo y la adopción del sistema de navíos de registro. Estos navíos, también llamados registros sueltos, fueron mucho más regulares y frecuentes que las flotas (Lamikiz, 2007). La temática escogida es amplia y compleja. Nuestra aportación pretende simplemente trazar la evolución de los préstamos y llamar la atención sobre la participación americana. Con ello, también intentamos valorar, en la medida de lo posible, la incidencia de los capitales españoles (peninsulares y americanos) frente a los extranjeros.

Las fuentes documentales empleadas son, sobre todo, protocolos notariales y correspondencia mercantil. Merecen una mención especial los fondos de la High Court of Admiralty en The National Archives (Londres), donde se guardan miles de cartas de comerciantes peninsulares y americanos que fueron interceptadas por navíos de guerra británicos durante las guerras del siglo XVIII y comienzos del XIX.⁴ En España hemos examinado documentación del Archivo General de Indias (Sevilla) y del Archivo Histórico Nacional (Madrid), así como los protocolos notariales del Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

Además de esta introducción, el artículo cuenta con seis secciones. Primero se aclaran aspectos formales referentes a los préstamos a riesgos de mar. En segundo lugar, recogemos testimonios coetáneos sobre la participación americana en los préstamos. A continuación, trazamos la evolución cuantitativa de los riesgos contratados y las embarcaciones involucradas en la ruta comercial de Cádiz a Perú y Chile entre 1760 y 1825. La cuarta sección evalúa la presencia de acreedores peruanos en las escrituras notariales gaditanas de finales de la década de 1770. Seguidamente nos fijamos en la presencia de acreedores peruanos en la correspondencia mercantil. Finalmente extraemos algunas conclusiones.

ASPECTOS FORMALES DE LOS PRÉSTAMOS A RIESGO DE MAR

No es nuestra intención profundizar en cuestiones formales y jurídicas, así que bastará con resumir brevemente en qué consistía y cuáles eran las características más notables del préstamo a riesgo de mar.

Su particularidad más destacada es que se trata de un contrato en el que el pago de la suma prestada y el interés convenido están sujetos al feliz arribo a puerto de los bienes sobre los que se hace el préstamo. En otras palabras, durante la navegación era el acreedor (también llamado dador) quien corría con el riesgo en caso de percance, mientras que el deudor (también llamado tomador u otorgante) sólo había de responder de su deuda a partir de las veinticuatro horas posteriores a la llegada a puerto. La escritura de riesgo respondía, tal como apunta Carrasco (1995, p. 81), “a la necesidad que tiene el deudor de recurrir al crédito y, al mismo tiempo, de prevenirse de los riesgos de la aventura marítima”. Es decir, el préstamo le proporcionaba al deudor financiación y seguro marítimo conjuntamente (Herrero, 2005). Por lo tanto, el acreedor estaba expuesto, además de a la profesionalidad y la fiabilidad del deudor y al estado del mercado colonial, a una serie de riesgos vinculados a la navegación. Según la fórmula habitual recogida en los contratos, los potenciales riesgos eran “de mar, viento, tierra, fuego, amigos, enemigos y otros desgraciados sucesos marítimos que puedan acaecer a dicho navío”. Los préstamos podían ser para un solo viaje

⁴ Actualmente está en curso un proyecto impulsado por la Universität Oldenburg llamado *Prize Papers Project* que, financiado por el gobierno alemán, busca catalogar, digitalizar y hacer accesible online toda la vasta documentación interceptada por los ingleses-británicos durante los siglos XVII, XVIII y comienzos del XIX. La web del proyecto es <https://www.prizepapers.de/>

(llamado de ida o un riesgo) o para dos viajes (de ida y vuelta o dos riesgos). En el de ida (mucho más popular que el dos riesgos) el reembolso se efectuaba en América, mientras que en el de ida y vuelta el préstamo se cancelaba en España.

Aunque había varios tipos de préstamos a riesgo de mar, la taxonomía más sencilla los divide en créditos concedidos sobre navíos, por un lado, y créditos concedidos sobre mercancías, por el otro. En el primero, el dueño de la embarcación hipotecaba casco, quilla, aparejos y fletes para recibir un préstamo con el que financiar los gastos de la expedición que estuviera a punto de emprender, algo a menudo necesario en vista de que los fletes se pagaban en destino. En el segundo tipo, en cambio, el prestatario recibía mercancías, o dinero para la compra de mercancías, que eran embarcadas para América. Es este segundo tipo el que nos interesa, ya que fue de largo el más empleado en el Atlántico hispano. El préstamo a riesgo de mar sobre mercancías no requería de la hipoteca del patrimonio personal, pues las propias mercancías cumplían las veces de garantía. En ocasiones, sobre todo cuando el deudor era un comerciante joven que aún no contaba con una reputación consolidada, los acreedores solicitaban la inclusión de un fiador en el contrato.

Uno de los aspectos más opacos de los riesgos es el del premio o interés de mar que se les cargaba. En las escrituras se señalaba solamente la cantidad a devolver por el deudor. Es decir, principal más premio. Naturalmente el premio variaba en función de la tasa de beneficio mercantil, la disponibilidad de capitales, la distancia al puerto de destino, el plazo del préstamo y la posibilidad de conflicto bélico. En la ruta entre Cádiz y Lima el premio siguió una tendencia descendente en la segunda mitad del siglo XVIII, como corresponde a un comercio expansivo. Según Quiroz (1994, p. 214), en 1739 (año de guerra) alcanzó 130 %, en el periodo 1751-1765 se movió entre 30 y 65 %, en 1773-1783 fue 16 %, y para 1790 había bajado hasta 12 %. Sin embargo, el premio variaba dentro de una misma expedición. En el caso que vamos a examinar más abajo, correspondiente a 1779, la correspondencia muestra premios de entre 12 y 17 % para la ida, y de entre 30 y 33 % para la ida y la vuelta. Tal como subrayaba el comerciante limeño José Santurio a un corresponsal de Cádiz, “siempre ... viene la plata a varios presios, con que yo quiero el premio más ynfimo”.⁵ Lógicamente, el préstamo no vencía con el desembarco de las mercancías; había que dar tiempo al deudor para que las vendiera. En el caso de los préstamos para Perú, habitualmente los deudores se comprometían a cancelar la deuda seis meses después de la llegada de las mercancías al puerto. Pasado ese plazo, se cargaba 0.5 % (premio de tierra) por cada mes de retraso.

Para contextualizar el negocio de los préstamos, cabe echar un vistazo al precio del seguro marítimo en Cádiz. Ya hemos visto el premio cargado a los préstamos a riesgo de mar para Lima en 1779. Para ese mismo trayecto y en ese mismo año el premio del seguro marítimo fue de 5.5 % (Baskes, 2013, apéndice C). Muchos acreedores, como veremos, se cubrían las espaldas asegurando el préstamo que habían concedido. En el ejemplo de 1779 ello supuso rebajar el beneficio a entre 6.5 y 11.5 %. Si se tiene en cuenta que para completar la navegación se requerían cinco meses y medio y que luego el deudor disponía de otros seis meses para pagar, vemos que, en el caso peruano, el premio era el beneficio potencial por obtener en un plazo cercano a un año. Pero más que el premio, el verdadero origen de los beneficios era otro, al menos en los años de paz de las décadas de 1770 y 1780. En efecto, los riesgos gozaban de otra característica muy atractiva para el acreedor: el cambio monetario. Se concedían en Cádiz en pesos sencillos (ocho reales de plata) y se cancelaban en la moneda americana, en pesos fuertes (10 5/8 reales de plata), lo cual se traducía en un 33 % de beneficio (Bernal, 1992, pp. 328-332).

⁵ José Santurio a Juan Miguel de Aguerrebere, Lima, 8 de mayo de 1779. HCA, 30/312, núm. 1298. TNA.

ACREEDORES EXTRANJEROS, PENINSULARES Y AMERICANOS

Los historiadores que han estudiado la financiación de la Carrera de Indias insisten en que muchos de quienes aparecen como acreedores en las escrituras de riesgo no eran sino prestanombres de extranjeros. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XVIII, según apunta Bernal (1992, pp. 442-443), parece que existió una “intensificación de la presencia de capitales españoles a través de compañías nacionales como los Cinco Gremios [Mayores de Madrid] y las disponibilidades de enriquecidos comerciantes”. ¿Cuánto terreno ganó la financiación española frente a la extranjera? Según varios testimonios de la época, no parece que el avance fuera insignificante. En la década de 1770, miembros de la compañía francesa Fornier y Cía. admitían que los comerciantes españoles de Cádiz traficaban cada vez más con sus propios caudales (Chamboredon, 1991, pp. 39-40). Una década más tarde el diplomático francés Jean-François de Bourgoing (1789, p. 130), tras haber pasado varios años en España, reconocía que sus compatriotas de Cádiz estaban padeciendo “la competencia de los comerciantes nativos que cada día aprenden más sobre sus verdaderos intereses y quieren al fin hacer ellos mismos lo que han visto hacer con éxito a los extranjeros durante demasiado tiempo”.⁶ Bernal (1992, pp. 366-367) sugiere que los comerciantes gaditanos incrementaron su participación por cuenta propia a partir de la década de 1740, cuando la guerra contra Gran Bretaña obligó a sustituir el sistema de flotas por los navíos de registro. Por su parte, Bustos (2005, pp. 172-184) sitúa a finales de la década de 1760 el momento en que las firmas españolas comenzaron a cobrar mayor protagonismo, y vincula esa creciente autonomía con el acceso directo, sin intermediarios extranjeros, a los centros manufactureros de Francia, Gran Bretaña, Holanda e Italia. De esa manera algunas firmas gaditanas habrían conseguido mayores ganancias, y ello, a su vez, les habría dado la oportunidad de intervenir activamente en el mercado crediticio. Una casa gaditana que ejemplificó ese proceso fue la del navarro Roque Aguado, que de prestar su nombre a franceses pasó a hacer gran fortuna comerciando y prestando dinero a riesgo de mar por cuenta propia. Igual independencia mostrarían su hijo Gaspar y su yerno Ignacio Guruceta a partir de 1773, bajo la firma Aguado y Guruceta Hermanos.

Las interpretaciones de Bernal y Bustos son atinadas y complementarias, pero ambas son incompletas. Es cierto que tanto la adopción del sistema de navíos de registro como el acceso directo a las manufacturas europeas impulsaron la participación española en los comercios colonial e internacional.⁷ Pero en la raíz de todo ello estuvo otro hecho fundamental: la enorme importancia que adquirieron las redes transatlánticas a partir de 1740, anteponiéndose incluso a rivalidades consulares (García, 1985; Lamikiz, 2010, 2011).⁸ Así, la intensificación de las relaciones con sus colegas americanos resultaron cruciales para el despertar de los comerciantes de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII. Con la mejora de las comunicaciones transatlánticas, la parentela, el paisanaje y la amistad de muchos comerciantes peninsulares y americanos (la mayoría de estos había nacido en España) sirvieron para atenuar la incertidumbre del comercio mediante la creación de estrechos lazos de confianza. Por el contrario, los extranjeros de Cádiz no llegaron a contar con una red extensa de contactos en la América española en el momento en que el comercio más

⁶ Traducción propia del original en francés.

⁷ Muestra de ello son los 25 comerciantes españoles (sobre todo vasco-navarros y montañeses) establecidos en Londres entre 1753 y 1790 (Lamikiz, 2010, pp. 45-50).

⁸ Anteriormente, atendiendo a fuentes oficiales, sobre todo consulares, la historiografía había incidido en el control gaditano del comercio transatlántico, con exclusión de los peruanos. Véanse, por ejemplo, Marks (2007, pp. 55-105), Parrón (1995, pp. 165-172) y Quiroz (1994, pp. 215-216).

lo demandaba. Ante un comercio de consignación más concurrido, que precisaba de información frecuente sobre el mercado y sus participantes, los extranjeros comprobaron que los españoles estaban en mejor disposición que ellos para negociar en el Atlántico hispano. La prueba que constata ese proceso la proporciona la correspondencia (más de 2 000 cartas y cientos de documentos privados) de la fragata peruana La Perla, que fue interceptada por los británicos en octubre de 1779 y que analizamos más abajo. Entre los 926 destinatarios de la correspondencia, había 247 comerciantes españoles y 46 extranjeros (sobre todo franceses), prácticamente todos ellos afincados en Cádiz. Pero no era únicamente una cuestión de número. La correspondencia muestra tres diferencias cruciales entre españoles y extranjeros: *a)* la mayoría de los extranjeros era destinataria de un solo sobre, y ninguno de más de tres, mientras que un buen número de españoles iban a recibir más de diez sobres, y algunos más de 20; *b)* los españoles, a diferencia de los extranjeros, recibían correspondencia no sólo de otros comerciantes, sino de las elites coloniales, y sus cartas eran más extensas y contenían mucha más información que las destinadas a los extranjeros, y *c)* un número reducido de comerciantes eran los autores de las cartas enviadas a los extranjeros, mientras que los españoles recibían correspondencia de un sector mucho más amplio de la sociedad limeña y peruana (Lamikiz, 2010, pp. 133-138). Todo ello evidencia los estrechos vínculos transatlánticos de los españoles, lo cual contribuyó a extender líneas de crédito entre metrópoli y colonias. Así, la adopción de una perspectiva transoceánica es un punto de partida esencial para el estudio de la financiación de la Carrera de Indias.

Las inversiones transatlánticas de los americanos no se iniciaron con la llegada del comercio libre en 1778. Estuvieron presentes en la organización anterior, la de flotas de Nueva España y navíos de registro a Perú, Chile, Buenos Aires, Caribe y Centro América. Así lo señalaba desde México José de Echea, diputado del Comercio de España, en un informe enviado a Julián de Arriaga, secretario de Indias, en marzo de 1773.⁹ Sus palabras son enormemente reveladoras.

Echea había llegado a Nueva España en agosto del año anterior a bordo de la flota comandada por Luis de Córdoba. En Jalapa asistió a la feria de flota como representante de los comerciantes peninsulares. Desengañado del funcionamiento de la feria y de las dificultades que entrañaba satisfacer los intereses de gaditanos y novohispanos, Echea decidió escribir largo y tendido sobre los entresijos del comercio transatlántico y sobre qué se debía hacer para enderezar las cosas. En lo referente a préstamos a riesgo de mar, Echea aseguraba que en la flota anterior, la de 1768, se habían otorgado en Cádiz 9 000 000 de pesos en créditos, y que en la actual de 1772 la cifra había llegado a 12 000 000.¹⁰ También afirmaba que, a raíz del mayor control que se venía ejerciendo sobre la concesión de préstamos a riesgo de mar desde octubre de 1769, “se han retraído los extranjeros de embarcar directa o indirectamente”.¹¹ Nada de malo había en ello, continuaba Echea, porque ahora eran los comerciantes gaditanos adinerados quienes participaban más activamente en la financiación del comercio transatlántico. En su opinión había dos tipos de comerciantes españoles en Cádiz. Por un lado, estaban los vecinos acaudalados con giro a las Indias y, por el otro, los “encomenderos, factores y navegantes, que a costa de sus crecidos riesgos y aventuradas especulaciones van fomentando sus caudal y crédito”. El verdadero problema, según Echea, lo tenían estos últimos, auténtica savia del comercio de peninsulares, ya que estaban siendo desplazados por la creciente participación de comerciantes novohispanos en la compra de mercancías en España. Por

⁹ José de Echea a Julián de Arriaga, México, 18 de marzo de 1773. México, 2492. AGI.

¹⁰ Las cifras de Echea parecen exageradas. En la flota de 1768 se concedieron 4 750 000 de pesos en riesgos y no nueve (García-Baquero, 1989, p. 143).

¹¹ José de Echea a Julián de Arriaga, México, 18 de marzo de 1773. México, 2492. AGI.

ello, aseguraba Echea, era absolutamente necesario prohibir, o al menos restringir fuertemente, la participación americana en el eje transatlántico. De otra manera, el comercio con Nueva España “vendría a quedar en el abatimiento a que se ha reducido el del Perú, cuya navegación la disfrutaban en más de las tres cuartas partes los vecinos de Lima y de su Sierra, remitiendo sus moradores crecidos caudales con el fin de si en Cádiz hallan baratas las ropas imbertirlos en ellas, y si caras, darlos a riesgo de mar a cobrarse en Lima por sus propios dueños”.¹²

Naturalmente, las palabras de Echea se han de tomar con mucha reserva. Es importante subrayar, no obstante, que no habla de abatimiento del comercio, sino del de la forma más tradicional de realizarlo, la de los encomenderos peninsulares que viajaban a las ferias americanas. La ruta directa a Perú había puesto fin a las ferias de Portobelo y había impulsado el comercio de consignación, que era de lo que se quejaba Echea, pero, ¿sería acaso cierto que los peruanos controlaban más del 75 % del comercio con España? Se trata, qué duda cabe, del típico discurso victimista e hiperbólico empleado por los consulados de ambos lados del Atlántico para defender los intereses de su respectiva comunidad (Lamikiz, 2011, pp. 301-309). Sin embargo, las palabras de Echea tienen la virtud de constatar algo que la historiografía no ha considerado: la participación de capitales americanos en la financiación del comercio transatlántico. En última instancia, la mayor presencia de capitales españoles que aducen Bernal y Bustos bien pudo ser, al menos en parte, resultado de una creciente implicación de inversores americanos. Como veremos, fue precisamente eso lo que ocurrió.

CANTIDADES PRESTADAS EN LA RUTA DE CÁDIZ A PERÚ O CHILE

En la segunda mitad del siglo XVIII y arranque del XIX, la costa pacífica sudamericana (con el Callao a la cabeza) fue el segundo destino más importante para las exportaciones gaditanas, después de Veracruz.¹³ El valor de los intercambios es difícil establecerlo con exactitud, pero debió de estar en torno a los 5 000 000 o 6 000 000 de pesos al año, al menos en sus mejores épocas. Ello tuvo su reflejo en la financiación a riesgo de mar. El cuadro 1 muestra el valor de los préstamos concedidos en Cádiz (insistimos, préstamos más intereses) y los barcos que transportaron las mercancías financiadas por esos mismos préstamos entre 1760 y 1825. Los datos corresponden al valor total de los 33 999 préstamos concedidos para las exportaciones al conjunto de la América española y al de los 8 737 dirigidos a financiar las exportaciones a Perú y Chile, y están ordenados en tres periodos demarcados por dos hechos: el comercio libre de 1778 y el bloqueo británico de 1797 que certificó el declive del comercio gaditano.¹⁴ Lo primero a destacar es la contracción de las cantidades prestadas en el segundo periodo, a pesar del contexto expansivo propiciado por el comercio libre (Cuenca, 2008). Lo segundo es la mayor importancia relativa que tuvo la escritura de riesgo en la ruta al Pacífico. Si en 1785-1796 los puertos de Perú (sobre todo) y Chile fueron el destino de 21.6 % de las exportaciones de Cádiz (Fisher, 1981, p. 44), en un periodo similar,

¹² José de Echea a Julián de Arriaga, México, 18 de marzo de 1773. México, 2492. AGI.

¹³ En 1785-1796, medido en valor, Nueva España fue el destino de 35.5 % de las exportaciones de Cádiz a América, mientras que Perú y Chile lo fueron de 21.6 %, Río de la Plata de 10.8 %, Venezuela de 10.1 %, Cartagena de 8 % y las islas del Caribe de 7 % (Fisher, 1981, p. 44).

¹⁴ Los totales están tomados de Bernal (1992, pp. 387-388). Las embarcaciones que hemos hallado para la ruta de Cádiz a Perú y Chile no coinciden en su totalidad con las que presenta Bernal (1992, apéndice VI, pp. 709-763): hemos detectado 27 embarcaciones adicionales en el registro de escrituras. Además, Bernal contabiliza como enviadas al Pacífico doce embarcaciones cuyo verdadero destino fue La Guaira en 1787.

CUADRO 1. VALOR DE LOS PRÉSTAMOS A RIESGO DE MAR ESCRITURADOS EN CÁDIZ Y BARCOS ENVIADOS DE CÁDIZ A AMÉRICA Y PERÚ Y CHILE, 1760-1825

<i>Periodos</i>	<i>Total América</i>		<i>Perú, Chile</i>		<i>Perú, Chile sobre total (porcentaje)</i>	
	<i>Pesos</i>	<i>Barcos</i>	<i>Pesos</i>	<i>Barcos</i>	<i>Pesos</i>	<i>Barcos</i>
1760-1778	117 180 482	1 078	36 167 538	69	30.9	6.4
1779-1796	60 900 107	1 153	23 372 613	86	38.4	7.5
1797-1825	6 705 357	258	4 979 671	91	74.3	35.3
1760-1825	184 785 946	2 489	64 519 822	246	34.9	9.9

Fuentes: Préstamos y barcos dirigidos a Perú o Chile en Consulados, libros 409-437, legs. 877-887. AGI. Los totales para América en Bernal (1992, pp. 387-388).

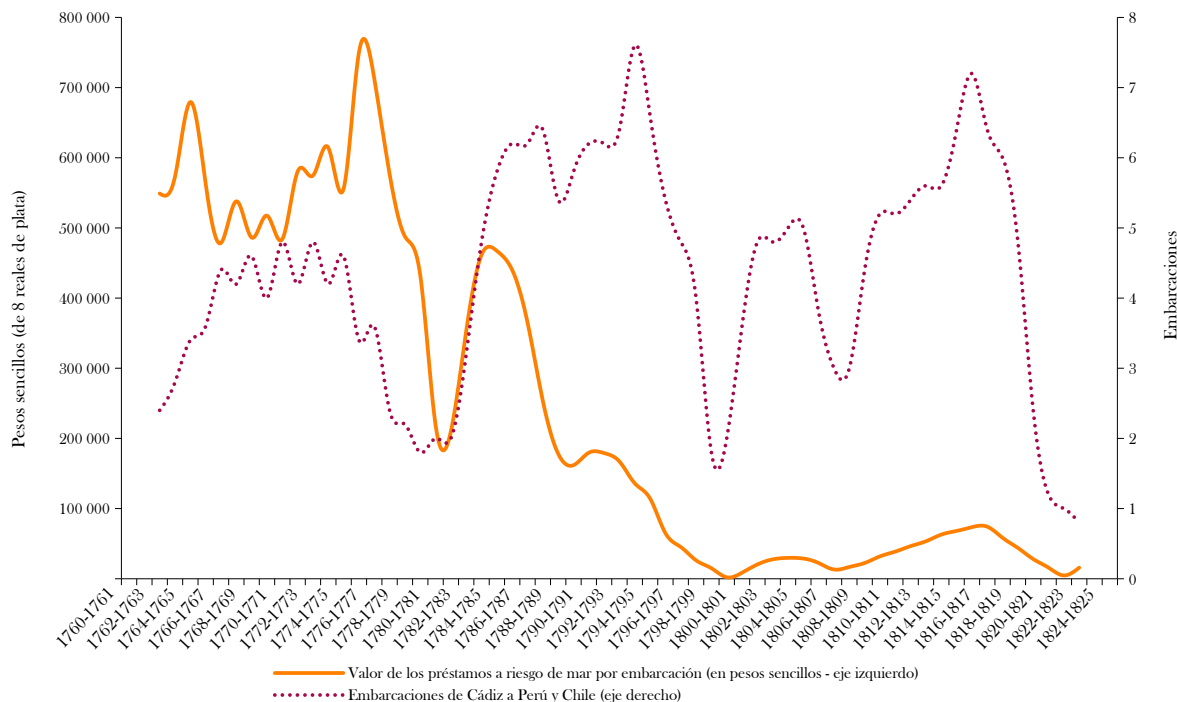
1779-1796, el valor de los préstamos a riesgo de mar concedidos sobre esas mismas exportaciones supuso 38.4 % de todos los préstamos escriturados en Cádiz. El peso de las cantidades prestadas contrasta con el reducido número de barcos sobre los que se concedieron, lo cual denota grandes barcos con ricos cargamentos. Los porcentajes de la ruta a Perú y Chile sobre el total se incrementaron notablemente en 1797-1825. La explicación es sencilla: la escritura de riesgo había dejado de tener protagonismo y Perú fue la última colonia de la América continental en emanciparse de España.

Cádiz acaparó la totalidad de las expediciones peninsulares a las costas del Perú y Chile incluso en la época del comercio libre. La gráfica 1 aporta información precisa sobre la evolución de los préstamos a riesgo de mar y de las embarcaciones enviadas a la costa pacífica. Se debe advertir que tras 1785 hubo embarcaciones que partieron de Cádiz sin que se hubiera dado préstamo a riesgo de mar alguno sobre las mercancías transportadas. En concreto hemos hallado 24 embarcaciones de ese tipo, con lo que situamos la cifra total de expediciones enviadas a Perú y Chile en 270. Presentamos los datos en medias móviles quinquenales centradas porque permiten observar las tendencias con mayor nitidez. Para construir la serie temporal no hemos agrupado los datos en años de calendario sino en las temporadas de navegabilidad del Cabo de Hornos.¹⁵ Las expediciones partían de Cádiz entre octubre y marzo para poder evitar el invierno austral al sortear el cabo. Tras 1783 la ventana de partida se amplió ligeramente desde septiembre hasta comienzos de junio, aunque fueron muy pocos los barcos que optaron por fechas tan extremas. Nos hemos fijado en las fechas de partida de las 270 embarcaciones que se dirigieron al Pacífico.

De la gráfica 1 destacamos dos cuestiones. Primero, los importantes altibajos provocados por los conflictos bélicos, aunque en 1810-1818, sorprendentemente, hubo un aumento del número de barcos enviados, justo en la época en que “el uso de embarcaciones neutrales fue indispensable para el transporte del erario español y el mantenimiento del comercio” (Mazzeo, 2012, p. 134). Imaginamos que un buen número de los barcos de la segunda década del siglo XIX, recogidos en la gráfica 1, fueron o bien navíos de guerra o bien mercantes neutrales que pasaron por Cádiz. En segundo lugar, vinculado con el tema de este artículo, la gráfica muestra el momento en que los préstamos a riesgo de mar comenzaron a perder el favor de los inversores. El comercio libre de

¹⁵ Para conocer la evolución de los intercambios es fundamental emplear el criterio de temporada de navegabilidad. Se trata de algo que Fisher (1981, p. 44), en su conocido estudio sobre el impacto del comercio libre, pasa por alto.

GRÁFICA 1. VALOR DE LOS PRÉSTAMOS A RIESGO DE MAR POR EMBARCACIÓN Y EMBARCACIONES ENVIADAS DE CÁDIZ A PERÚ Y CHILE, 1760-1825 (MEDIAS MÓVILES QUINQUENALES)



Fuentes: Consulados, libros 409-437, legs. 877-887; Contratación, legs. 1757, 1760, 1767 y 1771; Indiferente General, legs. 2177, 2185, 2189, 2193, 2194, 2196, 2197, 2199- 2205. AGI.

1778 fue retomado tras el fin de la guerra con Gran Bretaña en septiembre de 1783. En los años inmediatamente posteriores, el comercio colonial español experimentó un crecimiento vertiginoso al que la costa pacífica sudamericana no fue ajena.¹⁶ Con la llegada de la paz y hasta 1785, el valor medio de los préstamos a riesgo de mar por barco fue en aumento, aunque sin alcanzar las cotas anteriores al estallido de la guerra en 1779. Pero tras 1785 los empréstitos se hundieron sin remedio. El préstamo a riesgo de mar nunca había sido el único instrumento de crédito utilizado en la Carrera de Indias, pero sí el más importante. Ahora dejó de serlo. Las razones que lo explican no están del todo claras. Lo que sabemos es que los comerciantes sustituyeron la escritura de riesgo por otros instrumentos de crédito (a premio de tierra) que han dejado poca huella en los archivos (Bernal, 1992, p. 425). También sabemos que el número de cargadores por navío se redujo. Probablemente se trataba de una nueva generación de comerciantes. Entre los instrumentos de crédito que ganaron su favor destacó la libranza de asignación (Pérez, 1988, pp. 230-253). Otro

¹⁶ En 1787, el Consulado de Lima aseguraba a la corona que en los dos años anteriores habían llegado al Callao mercancías por valor de 24 000 000 de pesos (Fisher, 1981, p. 32). La exactitud de esa cifra es cuestionable, pero existen numerosos indicios que constatan la saturación del mercado peruano en esos años.

elemento importante, que impulsó el declive del préstamo a riesgo de mar en la década de 1780, fue el auge de la industria aseguradora gaditana porque contribuyó a disociar el seguro marítimo de la financiación del comercio.¹⁷

¿Qué parte de lo enviado a América se financió mediante préstamos a riesgo de mar? No disponemos de suficiente información para responder a esa pregunta con la solidez que sería deseable. Obviamente el porcentaje debió de caer estrepitosamente tras 1785, pero ¿cuál fue su importancia relativa antes de esa fecha? Para responder a esa pregunta, al menos parcialmente, contamos con una fuente sincrónica: los autos de las averías del navío La Limeña, que partió de Cádiz el 24 de diciembre de 1783 con rumbo al Callao. Durante la travesía experimentó problemas que le obligaron a arribar a Montevideo, donde se comprobó que parte del cargamento estaba dañado.¹⁸ Ello motivó la necesidad de conocer la parte a la que aseguradores y acreedores de escrituras de riesgo debían hacer frente. El fallo de los jueces compromisarios encargados de determinarlo, emitido en febrero de 1787, permite conocer el valor total del cargamento (en precios de Cádiz), así como la parte financiada con préstamos a riesgo de mar (que, una vez más, incluye los premios). El cuadro 2 muestra el desglose del valor de la expedición. El valor total del cargamento ascendía a 3 000 000 de pesos sencillos. De ellos, cerca de un cuarto (24.4 %) había sido financiado con préstamos a riesgo de mar, y dos tercios de los préstamos habían sido asegurados por los acreedores.¹⁹

CUADRO 2. VALOR DEL NAVÍO LA LIMEÑA Y DE SU CARGAMENTO
A LA SALIDA DE CÁDIZ EN DICIEMBRE DE 1783, CON RUMBO AL CALLAO
(EN PESOS SENCILLOS)

<i>Concepto</i>	<i>Valor total</i>	<i>Valor asegurado</i>	<i>Valor no asegurado</i>
Cargamento y navío	3 080 000	2 080 000	1 000 000
Cantidad financiada con préstamos a riesgo de mar	750 000	500 000	250 000
Fletes y aprovechamientos (restado rancho, préstamos y sueldos de la marinería)	150 000	0	150 000

Fuente: Consejos, 20319, núm. 1, pieza 1ª, f. 40r-v. AHN.

¹⁷ Según Baskes (2013, p. 182), el seguro marítimo era más eficiente que el préstamo a riesgo de mar como instrumento asegurador: “Los préstamos marítimos se concedían de un particular a otro, por lo que, a diferencia de las compañías de seguros, compuestas por numerosos accionistas, el riesgo no estaba muy disperso”. Traducción del autor del original en inglés.

¹⁸ Consejos, 20319, núm. 1, pieza 2ª, fs. 1-26. AHN.

¹⁹ García-Baquero (1989, p. 145) realiza un cálculo similar para las flotas de Nueva España de 1765 y 1768, aunque descontando 16% de premio. En el primer caso los riesgos suscritos cubrieron 23.1% del valor de las mercancías transportadas, mientras que en el segundo fue 30.6 por ciento.

ACREEDORES Y DEUDORES EN LAS ESCRITURAS

En carta enviada al Consejo de Indias en mayo de 1748, el virrey de Perú, José Antonio Manso de Velasco, afirmaba que en Perú todo tipo de personas empleaban préstamos a riesgo de mar (Quiroz, 1994, p. 212). Lo habían hecho en la época en que la Armada del Mar del Sur viajaba al istmo de Panamá con plata para la feria de Portobelo, y lo seguían haciendo ahora que la navegación con España era directa.

En el periodo 1760-1825, los préstamos concedidos al comercio transatlántico no se escrituraron en América sino en Cádiz.²⁰ Las escrituras circulaban en sentido contrario al movimiento de los metales preciosos, aprovechándose así del cambio monetario, es decir, del mayor poder adquisitivo de la moneda americana. Bernal (1992, pp. 174-182) considera que tres razones explican el éxito del préstamo a riesgo en la Carrera de Indias: la modalidad de comerciar con Indias, las condiciones del mercado colonial y las condiciones monetarias en América. Para el periodo estudiado conocemos con exactitud el número de préstamos, así como su cuantía y destino, gracias a la Real cédula de 9 de abril de 1760 que obligó a los escribanos de Cádiz a enviar un resumen de cada préstamo a riesgo de mar por ellos escriturado a un registro oficial gestionado por la contaduría del Consulado de Cádiz. Ese procedimiento se mantuvo hasta 1825. Como se ha podido comprobar más arriba, el registro de resúmenes facilita sobremanera la cuantificación. En cambio, su utilidad para identificar a todas las personas involucradas y conocer su vecindario es muy limitada. Naturalmente, las escrituras originales proporcionan información más prolija y detallada, pero tampoco lo cuentan todo. Hemos podido constatar las limitaciones de los resúmenes y de los protocolos notariales por medio de una fuente extraordinaria: toda la correspondencia de particulares enviada de Lima a Cádiz en mayo de 1779.

En octubre de ese año, mientras navegaba cerca de las Azores con rumbo a Cádiz, la fragata peruana San Francisco Xavier, alias La Perla (de 400 toneladas de arqueo), tuvo la desgracia de encontrarse con dos corsarios británicos, el Sprightly y el Shark. La Perla había partido del Callao en mayo y la guerra con Gran Bretaña había sido declarada en junio. La embarcación peruana no opuso resistencia y fue conducida a Falmouth. A bordo llevaba los habituales productos peruanos para Cádiz: cascarilla (corteza del quino), cacao, cobre, lana vicuña y plata. Los británicos también se hicieron con las cajas de correo que contenían la correspondencia oficial y de particulares enviada desde Lima y que estaba compuesta de 1 931 sobres con todo tipo de documentos en su interior: cartas, cuentas, libranzas, conocimientos, poderes, etc.²¹ Todo ello había sido enviado por 540 remitentes, de los cuales 188 eran comerciantes. Los destinatarios del otro lado del Atlántico fueron 926, entre ellos 293 comerciantes. La inmensa mayoría de los remitentes escribía desde Lima, mientras que los destinatarios estaban repartidos por numerosas localidades españolas (151) y europeas (ocho). Sin embargo, los principales destinos fueron Cádiz (54.5 % de los sobres) y Madrid (21.2 %).

²⁰ Este es un extremo que hemos podido confirmar por correo electrónico con varios historiadores latinoamericanos expertos en el comercio colonial. Queremos dar las gracias a Guillermina del Valle Pavón, Margarita Suárez, Cristina Mazzeo, Carlos Pardo-Figueroa y Martín Wasserman por responder amablemente a nuestras preguntas sobre las escribanías americanas.

²¹ La correspondencia de La Perla está repartida en ocho cajas: HCA, 30/275, 30/276, 30/312, 30/313, 30/314, 30/315 y 30/316. TNA. Posterior a la publicación de Lamikiz (2010, 2011) los sobres de correspondencia fueron recatologados y cambiados de caja. Siguen manteniendo, sin embargo, el número de sobre. Aquí empleamos las nuevas referencias. También se conservan los papeles del barco y la correspondencia privada de su capitán, el vizcaíno José Pérez del Munte, en HCA, 32/334/9. TNA.

Naturalmente, el comercio es uno de los temas más tratados en la correspondencia, y ligado a él estaba la cuestión de los préstamos a riesgo de mar concedidos en Cádiz. Quienes estaban involucrados en la provisión de crédito mercantil contaban con lazos estrechos al otro lado del Atlántico. No se trataba de relaciones aisladas o puntuales, sino de redes sociales sólidas. En los meses anteriores a la partida de La Perla, al Callao habían arribado dos embarcaciones procedentes de Cádiz: el navío marchante Nuestra Señora del Buen Consejo (de 790 toneladas de arqueo, propiedad de Uztáriz, San Ginés y Cía.) y el navío de guerra Santiago La América. Es de los préstamos concedidos sobre las mercancías traídas por ambas embarcaciones de lo que hablan las cartas enviadas en La Perla. Pero antes de pasar a analizar la correspondencia, conviene examinar la información disponible en los archivos españoles. Nos hemos centrado en las escrituras de riesgo del navío del Buen Consejo.

El Buen Consejo (asegurado en 110 000 pesos) partió con rumbo al Callao a comienzos de febrero de 1778. Sobre su cargamento se habían concedido en Cádiz 168 préstamos a riesgo de mar, 129 de ellos de un riesgo y 39 de dos riesgos. El valor total de los préstamos fue de 1 363 029 pesos (8 113 pesos de media por escritura).²² De acuerdo con los resúmenes enviados al Consulado de Cádiz, quince de los 168 préstamos habían sido concedidos por vecinos de Lima (trece préstamos), Santiago de Chile (dos) y Arequipa (uno), y el monto de lo que habían prestado ascendía a 82 047 pesos o 6 % del total. Por ejemplo, el 29 de diciembre de 1777 el escribano Juan Zambrano envió al Consulado el siguiente resumen de un préstamo por él escriturado:

Este día, ante mí y testigos, don Domingo de Ugarte y Cortásar [deudor], vesino de esta ciudad [Cádiz], ha otorgado escritura a favor del doctor don Gabriel de Seguro [acreedor], que lo es de la de Lima, por cantidad de 10 440 pesos resividos de mano de don Juan Francisco de Veá Murguía, de este comercio, incluso premios del riesgo que el referido corre de su cuenta desde este muelle hasta aquél en el navío el Buen Consejo, su maestre don Joseph de Yraizoz, sobre treinta tercios numerados 1 a 30 marcados como al margen.²³

Lamentablemente, la mayoría de los escribanos redactaba resúmenes menos detallados que el de Zambrano. Tres días antes, el 26 de diciembre, Juan Cárrega escrituraba un riesgo en el que el comerciante Francisco Ignacio de Alvizu, en calidad de apoderado de Francisco Núñez (deudor), recibía de Juan de los Santos y Agüero (acreedor) 32 338 pesos escudos sobre 28 tercios y ocho cajones arpillados.²⁴ Poco más dice el resumen enviado al Consulado. Sin embargo, la escritura original, conservada en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, informa que tanto Francisco de Núñez como Juan de los Santos y Agüero eran vecinos de Lima, y que el dinero ya estaba en

²² Consulados, L. 435, fs. 1-197. AGI. El préstamo más pequeño fue de 308 pesos y el más cuantioso de 52 800. La mediana y la desviación estándar ascienden a 5 761 y 7 973 pesos, respectivamente. El Buen Consejo emprendió el regreso a Cádiz cinco semanas antes de la partida de La Perla, por lo que la correspondencia de esta incluía duplicados de numerosas cartas y cuentas anteriormente enviadas en aquel. El Buen Consejo sería capturado por los británicos junto a la isla de Faial (Azores) en noviembre de 1779. El registro y diversos papeles del barco, así como algunas cartas de su capitán, Juan José de Ezpeleta, se encuentran en HCA, 30/413/8. TNA.

²³ Consulados, L. 435, f. 20. AGI.

²⁴ Consulados, L. 435, f. 34. AGI.

manos de Alvizu por ser este, además de apoderado del deudor, corresponsal del acreedor.²⁵ Este y otros ejemplos demuestran la limitada utilidad de los resúmenes de las escrituras para conocer la vecindad de acreedores y deudores.

¿Cuántos casos similares al de Núñez y de los Santos encontramos en las escrituras originales? En las escribanías de Cádiz hemos hallado 145 de los 168 préstamos a riesgo de mar concedidos sobre la carga del Buen Consejo.²⁶ Representan 1 146 593 pesos u 84.1 % del total prestado. De los 145 préstamos, 22 fueron concedidos por acreedores vecinos de Perú y Chile (no confundir con residentes), y lo prestado por ellos fue 164 497 pesos o 14.3 % del total hallado (en lugar del 6 % que muestran los resúmenes).²⁷ Sin embargo, ese porcentaje, aunque respetable, tampoco refleja la participación real de capitales americanos en la financiación de la Carrera de Indias. Las cartas y cuentas de La Perla constatan que la participación americana fue mayor.

ACREEDORES Y DEUDORES EN LA CORRESPONDENCIA

No vamos a examinar toda la correspondencia de La Perla. Lo ideal sería revisar todos los sobres, pero por el momento, la magnitud del trabajo nos obliga a limitarnos al análisis de una muestra que, no obstante, sirve para ilustrar nuestro argumento. Hemos tratado de que la muestra fuera lo más representativa posible, fijándonos tanto en acreedores importantes como en medios. No obstante, somos conscientes de las limitaciones que ofrece trabajar con una pequeña muestra.

Tal como puede verse en el cuadro 3, hemos examinado la correspondencia dirigida a diez importantes casas de Cádiz. Bernal (1992, pp. 459-460) proporciona, a partir de una muestra de años sueltos, una lista de 85 financieros e intermediarios españoles que operaron en Cádiz entre 1760 y 1825. Hemos incluido en nuestra muestra los tres nombres que copan esa lista: Matías de Landáburu, Pedro de Sisto y Domingo Tomás Terry. Otros tres que ocupan lugares destacados en la lista de Bernal y que están presentes en el cuadro 3 son Aguado y Guruceta Hermanos, Juan Antonio de la Fuente y el peruano Juan Manuel de Sarría. Igualmente, incluimos en nuestra muestra a uno de los prestamistas españoles más importantes, Juan Francisco de Veá Murguía, que no aparece en la lista de Bernal. También relevantes, pero no recogidos por Bernal fueron José Ramos y Nicolás de Rojas. Finalmente, nos hemos fijado en la correspondencia enviada a una de las firmas comerciales y navieras más influyentes de Cádiz, Uztáriz, San Ginés y Cía., propietaria del Buen Consejo. En total, se trata del contenido de 106 sobres enviados por 95 remitentes. El cuadro 3 recoge información sobre la muestra: las casas gaditanas destinatarias, el número total de corresponsales de las diez casas, sus corresponsales acreedores de préstamos a riesgo de mar concedidos en Cádiz, y sus corresponsales tomadores de préstamos en Cádiz. 19 de los 95 remitentes habían prestado o daban orden de prestar dinero en Cádiz con la intermediación de seis de las diez casas gaditanas. Igualmente, 17 de los 95 remitentes habían recibido préstamos en Cádiz de ocho de las diez casas gaditanas. Estas habían prestado a comerciantes tanto americanos como peninsulares,

²⁵ Riesgo. Don Jacinto de los Santos y Agüero contra Francisco Nuñez, Cádiz, 26 de diciembre de 1777. Protocolos de Cádiz (en adelante PC), escribano Juan Cárrega, leg. 1658, fs. 1818-1821. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante AHPC).

²⁶ Los préstamos fueron escriturados entre noviembre de 1777 y febrero de 1778 en las escribanías gaditanas. PC, legs. 389, 879, 909, 910, 1055A, 1190, 1340, 1658, 1659, 2192, 2193, 3654, 3655, 3788, 3843, 3844, 4276, 4277, 4515, 5109, 5184, 5365, 5366 y 5562. AHPC.

²⁷ Por su parte, los deudores vecinos americanos recibieron 39 de los 145 préstamos hallados. Tomaron 296 643 pesos o 25.9 % del total.

**CUADRO 3. ACREEDORES Y DEUDORES DE PRÉSTAMOS A RIESGO DE MAR
PRESENTES EN LA CORRESPONDENCIA ENVIADA DESDE LIMA A DIEZ CASAS
COMERCIALES DE CÁDIZ (MAYO DE 1779)**

<i>Comerciantes y compañías en Cádiz</i>	(A)	(B)	(C)
Aguado y Guruceta Hermanos	6	2	1
Fuente, Juan Antonio de la	10	4	2
Landáburu, Matías de	14	6	0
Ramos, José	24	3	4
Rojas, Nicolás de	7	1	2
Sarría, Juan Manuel de	4	0	2
Sisto, Pedro de	8	0	2
Terry, Domingo Tomás	7	0	2
Uztáriz, San Ginés y Cía.	4	0	0
Vea Murguía, Juan Francisco de	11	3	2
Total corresponsales	95	19	17
Porcentajes	100	20	18

Notas: (A) Número total de corresponsales en Lima; (B) Número de corresponsales acreedores de préstamos a riesgo de mar; (C) Número de corresponsales deudores de préstamos a riesgo de mar.

Fuentes: 106 sobres de correspondencia en High Court of Admiralty (en adelante HCA), 30/275, sobres núm. 15, 18, 43, 60, 70, 73, 111, 113, 118, 159, 168, 176, 179, 188, 189, 230, 231, 239, 298, 314 y 319; HCA, 30/276, sobres núm. 359, 375, 379, 398, 430, 447, 448, 485, 490, 501, 509, 554, 557, 574, 577, 578, 578bis, 582, 608, 629, 637, 644, 647, 672, 680, 682, 683, 684, 728 y 735; HCA, 30/311, sobres núm. 756, 758, 776, 797, 825, 829, 833, 834, 839, 840, 841, 847, 857, 913, 925, 947, 961, 1004, 1011, 1023, 1028, 1034, 1037, 1041, 1043, 1044, 1045, 1047, 1052, 1055, 1060, 1064, 1065, 1093, 1097, 1112, 1129, 1133, 1135, 1136 y 1142; HCA, 30/312, sobres núm. 1297, 1411, 1501, 1506, 1546, 1560, 1579, 1585, 1595; HCA, 30/313, sobres núm. 1819, 1824, 1832, 1851 y 1857. The National Archives (en adelante TNA).

encargando el cobro a sus contactos de Lima. El cuadro 3 no distingue a los corresponsales que trataban de cobrar préstamos adeudados a los gaditanos. Por una cuestión de espacio, nos vamos a centrar en los corresponsales acreedores.

Tal como afirmara Juan de Echea en 1773, las órdenes enviadas a Cádiz para prestar dinero a riesgo iban acompañadas de órdenes alternativas para comprar mercancías. Era tarea del corresponsal gaditano decidir cuál de los dos negocios era más ventajoso para el americano. Por ejemplo, el marqués de Celada de la Fuente, vecino de Lima, había empleado a un testaferro para embarcar en La Perla 112 quintales de cobre a la consignación de José Ramos. “Suplico procure darle el más prompto y mejor expendio para que pueda retornar en el año su valor,” pedía el marqués, “bien sea dado a interés [de mar] con preferencia, o empleado en aquellos géneros que (según los informes que tubiere de personas prácticas de este comercio) le parezcan más aparentes para su expendio”.²⁸ Los inversores limeños insistían en la importancia de prestar a deudores seguros. Por ejemplo, en su carta a Matías de Landáburu, el criollo Luis Carrillo, hermano de la condesa de Vistaflorida, informaba sobre dos comerciantes vecinos de Lima en términos muy precisos: “Don Manuel Lorenzo de León y Encalada despacha a su apoderado algunos frutos con encargo de que

²⁸ Marqués de Celada de la Fuente a José Ramos, Lima, 10 de mayo de 1779. HCA, 30/276, núm. 490. TNA.

le tome algún dinero a premio de mar para que pueda cumplir sus encargos; si ocurriere [acudiere] a vm [usted] se lo podrá franquear obligándolo en virtud de su poder, y otro tanto al de don Antonio Calonge, en inteligencia de que ambos son de toda seguridad”.²⁹

De los ejemplos del marqués de Celada de la Fuente y de Luis Carrillo se colige que entre ellos y sus corresponsales gaditanos había un estrecho vínculo de confianza.³⁰ No podía ser de otra manera, particularmente si tenemos en cuenta que Luis Carrillo y su hermana, la condesa de Vistaflorida, prestaron a riesgo en Cádiz un total de 809 296 pesos entre 1769 y 1775 (Pardo-Figueroa, 2010, pp. 55-56). Y precisamente esa fuerte confianza explica que los miembros de la elite limeña consiguieran prestar en Cádiz sin que sus nombres figuraran en las escrituras notariales. Era el corresponsal gaditano quien figuraba como acreedor. Para reforzar lazos transatlánticos, a menudo los préstamos eran compartidos, tal como muestran las cartas dirigidas a Matías de Landáburu.

De los catorce corresponsales de Landáburu en Lima, al menos seis recurrían a él para prestar dinero en Cádiz. El vizcaíno fue el mayor intermediario financiero español de la segunda mitad del siglo XVIII.³¹ El 15 de diciembre de 1777, prestó 23 200 pesos (sobre 70 tercios de mercancías) a Martín de Legasa, quien días más tarde se embarcaría en el Buen Consejo con rumbo al Callao.³² Según la escritura, Legasa debía pagar “a don Gaspar de Orúe, vezino de la ciudad de Lima, y en su falta a la persona que tuviere su poder” a los seis meses del arribo del Buen Consejo.³³ En la escritura Landáburu aparece como único acreedor. Sin embargo, las cartas de La Perla muestran que había más interesados en el préstamo a Legasa. En marzo de 1779, Gaspar de Orúe (oidor de la Audiencia de Lima y paisano de Landáburu), tras cobrar el total de la deuda de mano de Legasa, enviaba a Landáburu 8 930 pesos “con más interés de medio por ciento al mes por los dos que corrieron cumplido el plazo hasta su entero”.³⁴ El resto de los 23 200 pesos pertenecía al propio Orúe, al comerciante de Lima Juan Bautista de Orobiogoitia (otro paisano de Landáburu) y a dos monjas de Perú (el limeño Antonio Barba de Cabrera había actuado como intermediario y valedor de ellas). No se trata de un caso aislado. Los corresponsales de Landáburu hablan de otros cinco préstamos compartidos que no aparecen como tales en las escrituras. Los dos primeros, de 9 280 y 7 800 pesos, tenían como acreedores al propio Landáburu, a Orobiogoitia, a una viuda limeña de avanzada edad llamada Antonia Blanco Raxón y a la condesa de Vistaflorida (viuda del comerciante Juan Bautista Baquijano, paisano y amigo íntimo de Landáburu fallecido en Lima en 1759).³⁵ Los deudores habían sido el primer piloto del navío de guerra El Peruano y el comerciante gaditano Gabriel Méndez. En los tres préstamos restantes, cuyo monto total ascendía a 17 550 pesos, los acreedores fueron Orobiogoitia (4 680 pesos), el oidor Orúe (2 340 pesos),

²⁹ Luis Carrillo a Matías de Landáburu, Lima, 7 de mayo de 1779. HCA, 30/276, núm. 682. TNA.

³⁰ Un ejemplo de confianza ciega es la que tenía depositada el prestigioso abogado Antonio de Boza y Garcés en Landáburu: “Las cuentas de vm [usted] jamás las he examinado porque me basta para tenerlas por justas y arregladas saber que son tuyas, y así no daré este trabajo a ningún comerciante”. Antonio de Boza y Garcés a Matías de Landáburu, Lima, 31 de marzo de 1779. HCA, 30/311, núm. 311. TNA.

³¹ Landáburu operó como prestamista desde mediados de siglo hasta 1785. En los años de la muestra de Bernal (1992, p. 459) que caen dentro del periodo en que operó Landáburu (1760, 1761, 1765, 1768, 1774, 1776, 1784 y 1785), el vizcaíno prestó la fantástica cantidad de 1 282 869 pesos.

³² Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Martín de Legasa, Cádiz, 27 de diciembre de 1777. Contratación, 5523, N3, R51. AGI.

³³ Riesgo. Don Matías de Landáburu contra don Martín de Legasa, Cádiz, 15 de diciembre de 1777. PC, escribano Juan Cárrega, leg. 1658, fs. [ilegible]. AHPC.

³⁴ Gaspar de Orúe a Matías de Landáburu, Lima, 30 de marzo de 1779. HCA, 30/276, núm. 578. TNA.

³⁵ Juan Bautista de Orobiogoitia a Matías de Landáburu, Lima, 30 de marzo de 1779. HCA, 30/276, núm. 485. TNA.

la condesa de Vistaflorida (4 680 pesos, con la intermediación de su hermano, Luis Carrillo), la señora Blanco (2 925 pesos) y el propio Landáburu (3 225 pesos). Los deudores de los préstamos habían sido tres conocidos comerciantes de Lima: Juan Bautista de Sarraoa, Raymundo Marrés y Juan Sabugo.³⁶ Landáburu concedió, a título personal, seis préstamos por valor de 62 242 pesos sobre la carga del Buen Consejo. Desconocemos qué porcentaje le pertenecía a él exactamente, pero por la correspondencia deducimos que no debió de superar la cuarta parte.

Ejemplos de nobles limeños que prestaban a riesgo, pero no deseaban aparecer en las escrituras abundan en La Perla. El conde de Sierravella, por ejemplo, escribía a su prima la marquesa de Villaurrutia, peruana vecina de Sevilla, aprobando su disposición “de poner en poder de [José] Ramos y [Juan Manuel de] Sarría por mitad 20 mil pesos para que procuren darles giro más seguro y conveniente, por que no estén parados sin provecho como han estado en el de [Juan Francisco de] Vea Murguía”.³⁷ Pero no sólo eran nobles, oidores, abogados y monjas los prestamistas peruanos que no aparecen en las escrituras. Ya hemos visto más arriba el caso del comerciante Orobiogoitia. El ejemplo del vasco Joaquín José de Arrese, vecino de Lima y cónsul del Consulado peruano en 1775-1777, es igualmente paradigmático.

En marzo de 1779, Arrese envió a su paisano Nicolás de Rojas las cuentas detalladas de todas las transacciones realizadas entre ambos desde enero de 1774. Semanas más tarde Arrese remitió un duplicado de las cuentas por La Perla. En algo más de cinco años, las transacciones efectuadas entre ambos habían montado 247 380 pesos. Entre las muchas operaciones recogidas en las cuentas, hay diez préstamos a riesgo de mar por un total de 78 795 pesos (31.8 % del valor de las operaciones) (véase cuadro 4). Las diez escrituras aparecen detalladas en el cuadro 4; las tres primeras columnas recogen la fecha de otorgamiento en Cádiz, la fecha de cobro en Lima y la cantidad finalmente recaudada, que incluye el principal prestado en Cádiz más el interés de mar acordado. Como puede verse, en el caso de las cuatro primeras escrituras aún restaba dinero por cobrar. La cuarta columna ofrece información sobre los deudores. Algunos de ellos se embarcaron para el Callao días después de recibir el préstamo (Martín de Arozena y Gaspar de Amenábar), otro permaneció en Cádiz (Sebastián de Zumaran), y aun otros, vecinos de Lima, habían tomado el préstamo mediante sus apoderados gaditanos (Juan Bautista de Irigoyen y Francisco de Tello). En los primeros cinco préstamos, escriturados en 1773, se indica que el dinero había sido dado por mano de un tercero. Ello se debió a que tanto Rojas como su copartícipe en los préstamos, el navarro José Joaquín de Uztáriz, vecino de Cádiz, se hallaban en Lima en aquel momento. Las escrituras otorgadas en 1776 y 1777, en cambio, pertenecían al limeño Joaquín José de Arrese y a Rojas, que para entonces ya había regresado a Cádiz. Fue por tanto Rojas quien interesó a Arrese en los empréstitos, y Arrese quien se encargó de cobrarlos en Lima. Los porcentajes pertenecientes a cada acreedor están recogidos en la última columna: Arrese, el acreedor limeño, estaba interesado en la mitad de tres préstamos y en dos tercios de otro.

³⁶ Luis Carrillo a Matías de Landáburu, Lima, 7 de mayo de 1779. HCA, 30/276, núm. 682. TNA.

³⁷ Conde de Sierravella a la marquesa de Villaurrutia, Lima, 2 de abril de 1779. HCA, 30/275, núm. 15. TNA.

CUADRO 4. PRÉSTAMOS A RIESGO DE MAR RECOGIDOS EN LAS CUENTAS ENVIADAS POR JOAQUÍN JOSÉ DE ARRESE (VECINO DE LIMA) A NICOLÁS DE ROJAS (VECINO DE CÁDIZ) EN MARZO DE 1779 (PERIODO ENERO 1774-MARZO 1779)

<i>Fecha de otorgamiento en Cádiz</i>	<i>Fecha de cobro en Lima</i>	<i>Cantidad prestada + premio</i>	<i>Deudor(es)</i>	<i>Acreedor(es)</i>	<i>Parte de cada acreedor</i>
23-29 de enero de 1773 (Cuatro escrituras)	8 de enero de 1774 (Cobro parcial)	38 060 ps	José Miguel Berrestain, Francisco Darnés, Agustín Amenábar y Joseph de Llano San Ginés	Nicolás Rojas y José Joaquín Uztáriz ("por mano de" Domingo Esteban Olza)	No mencionada
13 de noviembre de 1773	11 de junio de 1777	3 540 ps	Martín Arozena (Pedro Miguel Arvilla como fiador)	Nicolás Rojas y José Joaquín Uztáriz (por mano de un tercero no mencionado)	No mencionada
28 de noviembre de 1773	31 de marzo de 1775	7 578 ps	José Gómez Pomar y Francisco Tello (mediante apoderado)	No mencionado	No mencionada
22 de diciembre de 1776	11 de noviembre de 1777	7 365 ps	Juan Bautista Irigoyen (mediante apoderado)	Nicolás Rojas y Joaquín José Arrese	Rojas 33 % Arrese 66 %
17 de octubre de 1777	31 de agosto de 1778	3 480 ps	Gaspar Amenábar	Nicolás Rojas y Joaquín José Arrese	Rojas 50 % Arrese 50 %
29 de diciembre de 1777	24 de noviembre de 1778	7 080 ps	Gaspar Amenábar	Nicolás Rojas y Joaquín José Arrese	Rojas 50 % Arrese 50 %
17 de octubre de 1777	8 de enero de 1779	11 692 ps	Sebastián Zumarán	Nicolás Rojas y Joaquín José Arrese	Rojas 50 % Arrese 50 %

Fuente: Joaquín José de Arrese a Nicolás de Rojas, Lima, 29 de marzo de 1779, HCA, 80/313, núm. 1851. TNA.

¿Qué dicen los resúmenes de las escrituras y las propias escrituras sobre la participación del limeño Arrese en los préstamos? Fijémonos en el préstamo de 7 080 pesos concedido al también vasco Gaspar de Amenábar en el Buen Consejo. En el resumen enviado por el escribano Juan Cárrega a la contaduría del Consulado ni siquiera aparece el nombre de Arrese.³⁸ En la escritura original, en cambio, Arrese aparece mencionado solamente como la persona a la que el deudor habría de pagar en Lima, sin referencia alguna a que la mitad de lo adeudado le pertenecía a él.³⁹

La Perla muestra que los limeños también participaban en la financiación de los intercambios entre Cádiz y Nueva España. La correspondencia del comerciante limeño Antonio López Escudero lo ejemplifica. En Lima, Escudero acostumbraba cobrar escrituras adeudadas a Aguado y Guruceta Hermanos. A cambio, estos vendían en Cádiz el cacao que él les enviaba. Con el procedido de las ventas la compañía gaditana compraba y embarcaba mercancías para Lima, o daba préstamos a riesgo de mar en cualquiera de las rutas atlánticas. Escudero compartía sus negocios a partes iguales con dos interesados que no deseaban ser nombrados oficialmente: Sebastián de Aliaga y Colmenares y su tío, el marqués de Celada de la Fuente, dos ricos vecinos de Lima. En abril de 1779, Escudero daba las gracias a la compañía Aguado y Guruceta Hermanos por haberles enviado a él y a sus socios silentes “la cuenta del líquido de los 103 651 pesos [y] 2 reales en plata doble del nuevo cuño que llegaron [de Veracruz] en la flota del mando del señor [Antonio de] Ulloa” en julio de 1778.⁴⁰

Es evidente que la participación de capitales americanos en los préstamos concedidos en Cádiz superaba 14.3 % que muestran las escrituras otorgadas sobre el navío del Buen Consejo. Por desgracia, nuestra muestra no nos permite calibrar la participación con exactitud. Todo lo que podemos hacer es proponer un porcentaje probable. En primer lugar, descartamos totalmente cualquier atisbo de veracidad en las palabras de José de Echea. En la década de 1770 los peruanos no controlaron tres cuartas partes del comercio de Lima con Cádiz. En vista de lo observado en La Perla, es muy probable que los capitales peruanos y, en mucha menor medida, chilenos fueran responsables de al menos el 25 % de la financiación de la Carrera de Indias por medio de préstamos a riesgo de mar.

A pesar de la participación activa de los vecinos de Lima en la financiación de la Carrera de Indias, en la primavera de 1779 pocos de ellos mostraban interés en realizar nuevos préstamos. Los limeños coincidían en no remitir caudales por temor al estallido de una nueva guerra con Gran Bretaña. Juan Félix de Berindoaga, apoderado de la compañía Uztáriz y San Ginés y encargado de administrar la expedición del Buen Consejo, informaba a sus principales que el navío llevaba un registro de oro y plata cercano a 3 000 000 de pesos pertenecientes, en su mayoría, a comerciantes de Cádiz. Los vecinos de Lima, añadía Berindoaga, “an temido arriesgar la plata por los recelos de que en la primavera haya auido alguna novedad entre nuestra España e Inglaterra”.⁴¹ Los limeños temían volver a experimentar lo sufrido en mayo de 1762, cuando cerca de Cádiz los británicos capturaron los más de 2 000 000 de pesos del registro de la fragata Hermiona.⁴²

³⁸ Consulados, L. 435, f. 36. AGI.

³⁹ Riesgo. Don Nicolás de Roxas contra don Gaspar de Amenábar, Cádiz, 29 de diciembre de 1777. pc, escribano Juan Cárrega, leg. 1658, ff. [ilegible]. AHPC.

⁴⁰ Antonio López Escudero a Aguado y Guruceta Hermanos, Lima, 3 de abril de 1779. HCA, 30/313, núm. 1506. TNA.

⁴¹ Juan Félix de Berindoaga a Uztáriz, San Ginés y Cía., Lima, 3 de abril de 1779. HCA, 30/313, núm. 1857. TNA.

⁴² La Hermiona fue apresada por el navío de guerra británico Active el 31 de mayo de 1762. Los papeles del barco, así como su registro de oro y plata se encuentran en HCA, 32/200 (1). TNA.

CONCLUSIONES

Este artículo ha tratado de llenar un hueco historiográfico importante: la participación americana en la financiación del comercio transatlántico durante el periodo colonial tardío. La poca atención historiográfica con la que ha contado el tema se explica por la reticencia de los investigadores a adoptar una perspectiva transatlántica. Sin embargo, tal como hemos demostrado, la asignación y gestión del crédito mercantil tuvo un fuerte carácter transoceánico. Además, los inversores americanos desempeñaron un papel muy significativo en la financiación de la Carrera de Indias. Según nuestros cálculos, fueron los acreedores de cerca de la cuarta parte de los préstamos a riesgo de mar concedidos en Cádiz.

¿Estuvo la participación americana supeditada a la evolución del instrumento de crédito más popular en el Atlántico hispano, el préstamo a riesgo de mar? Hemos trazado la evolución de los préstamos y hemos constatado su auge antes del comercio libre de 1778 y su declive a partir de 1785, coincidiendo con la saturación del mercado americano y con la consolidación de la industria aseguradora gaditana. ¿Supuso el declive de los préstamos a riesgo de mar un debilitamiento similar de los lazos transatlánticos? Aunque la financiación de la Carrera de Indias posterior a 1785 es mayormente desconocida, es muy probable que las redes de crédito que venían engrasando los intercambios transatlánticos al menos desde la década de 1740 continuaran desempeñando un papel activo en la parte final del siglo. ¿Cómo de activo? No lo sabemos. Pero es importante subrayar que los lazos financieros fueron una manifestación más de los estrechos vínculos sociales y comerciales que unieron a peninsulares y americanos.

También hemos podido constatar que las fuentes notariales adolecen de limitaciones a la hora de identificar a los acreedores de los préstamos. La historiografía ha incidido, acertadamente, en que tras prestanombres españoles a menudo se escondían inversores extranjeros. Pero la correspondencia epistolar, que complementa a las escrituras notariales, muestra una participación americana y peninsular muy considerable. Sabemos que la mayor parte de las exportaciones a América eran manufacturas de origen extranjero. Pero de ello no cabe concluir que los extranjeros fueron los únicos grandes beneficiados del comercio colonial español. El creciente protagonismo de los gaditanos en la segunda mitad del siglo XVIII, ya apuntado en la historiografía reciente, es prueba de ello. Este artículo añade otro elemento que explicaría el renovado vigor gaditano: el acceso al capital americano.

LISTA DE REFERENCIAS

- Baskes, J. (2013). *Staying afloat: Risk and uncertainty in Spanish Atlantic world trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press.
- Bernal, A.-M. (1992). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla: Fundación El Monte.
- Bourgoing, Jean-François de (1797). *Tableau de l'Espagne moderne. Seconde édition, corrigée, et considérablement augmentée à la suite de deux voyages faits récemment par l'auteur en Espagne*. París.
- Bustos, M. (2005). *Cádiz en el sistema Atlántico: La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil, 1650-1830*. Madrid: Sílex.
- Brading, D. A. (1971). *Miners and merchants in Bourbon Mexico, 1763-1810*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Carrasco, M. G. (1995). *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- Carrière, C. (1970). Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (Notes sur la place de Cadix, seconde moitié du XVIII^e siècle). *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 17(2), 221-252. DOI: [10.3406/rhmc.1970.2070](https://doi.org/10.3406/rhmc.1970.2070)
- Chamboredon, R. (1991). Une société de commerce languedocienne à Cadix: Simon et Arnail Fournier et Cie. (Novembre 1768-Mars 1786). En A. García-Baquero (ed.), *La burguesía de negocios en la Andalucía de la ilustración* (pp. 35-55). Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- Cruz, O. (1998). *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Cuenca-Esteban, J. (2008). Statistics of Spain's colonial trade, 1747-1820: New estimates and comparisons with Great Britain. *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 26(3), 323-354. DOI: [10.1017/S0212610900000379](https://doi.org/10.1017/S0212610900000379)
- Fisher, J. (1981). Imperial "free trade" and the Hispanic economy, 1778-1796. *Journal of Latin American Studies*, 13(1), 21-56. DOI: [10.1017/S0022216X00006155](https://doi.org/10.1017/S0022216X00006155)
- García, T. (1985). La vinculación de Francisco Ignacio de Yraeta con el mercado europeo e hispanoamericano. En M. C. Torales (ed.), *La Compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)* (pp. 203-265). México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- García-Baquero, A. (1989). Préstamo e inversión en el Cádiz de la Carrera de Indias: el riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768. En A. García-Baquero (ed.), *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias* (pp. 136-155). Huelva: Diputación Provincial de Huelva.
- Guimerá, A. (1985). *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Herrero, M. D. (2005). ¿De la confusión a la negación? Reflexiones sobre la utilidad aseguradora del contrato de riesgo. *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 18-19, 133-154. DOI: [10.5944/etfv.18-19.2005.3459](https://doi.org/10.5944/etfv.18-19.2005.3459)
- Kicza, J. E. (1983). *Colonial entrepreneurs, families and business in Bourbon Mexico City*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Kicza, J. E. (1998). El crédito mercantil en Nueva España. En M. P. Martínez y G. Valle (eds.), *El crédito en Nueva España* (pp. 33-60). México: El Colegio de México.
- Lamikiz, X. (2007). Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII. *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 25(2), 233-260. DOI: [10.1017/S0212610900000124](https://doi.org/10.1017/S0212610900000124)
- Lamikiz, X. (2010). *Trade and trust in the eighteenth-century Atlantic world: Spanish merchants and their overseas networks*. Woodbridge: Boydell Press.
- Lamikiz, X. (2011). Transatlantic networks and merchant guild rivalry in colonial trade with Peru, 1729-1780: A new interpretation. *Hispanic American Historical Review*, 91(2), 299-331. DOI: [10.1215/00182168-1165226](https://doi.org/10.1215/00182168-1165226)
- Macías, A. M. (2015). *El préstamo a riesgo de mar*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Marks, P. H. (2007). *Deconstructing legitimacy: Viceroy, Merchants, and the military in late colonial Peru*. Pennsylvania: Pennsylvania State University Press. Retrieved from <https://www.psupress.org/books/titles/978-0-271-03209-2.html>
- Mazzeo, C. A. (2012). *Gremios mercantiles en las guerras de independencia: Perú y México en la transición de la Colonia a la República, 1740-1840*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú: Instituto de Estudios Peruanos.

- Pardo-Figueroa, C. (2010). *La familia, negocios y poder en el virreinato del Perú: los Fernández de Valdivieso y los Baquijano, 1700-1830* (Tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.
- Parrón, C. (1995). *De las reformas borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*. Murcia: Academia General del Aire.
- Pérez, P. (1988). *Plata y libranzas: La articulación comercial del México borbónico*. México: El Colegio de México.
- Quiroz, A. W. (1994). Reassessing the Role of Credit in Late Colonial Peru: Censos, Escrituras, and Imposiciones. *The Hispanic American Historical Review*, 74(2), 193. DOI: [10.2307/2517563](https://doi.org/10.2307/2517563)
- Ravina, M. (1986). Riesgos marítimos en la Carrera de Indias. En *Documentación y archivos de la colonización española* (vol. 2, pp. 103-159). Madrid: Ministerio de Cultura.
- Valle, G. del (2003). Historia financiera de la Nueva España en el siglo XVIII y principios del XIX, una revisión crítica. *Historia Mexicana*, 52(3), 649-675.
- Valle, G. del (2007). Los excedentes del ramo Alcabalas. Habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII. *Historia Mexicana*, 56(3), 969-1016.
- Valle, G. del (2014). Las funciones crediticias de las cofradías y los negocios de los mercaderes del Consulado de la ciudad de México, fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX. *Revista de Indias*, 74(261), 507-538. DOI: [10.3989/revindias.2014.017](https://doi.org/10.3989/revindias.2014.017)
- Yuste, C. (2015). Las fundaciones piadosas en correspondencias de riesgo a premio de mar en la Casa de la Santa Misericordia de Manila en el transcurso del siglo XVIII. The pious foundation in maritime loans of Manila's Casa de la Santa Misericordia in the Seventeenth... *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 28, 99-115. DOI: [10.5944/etfv.28.2015.15635](https://doi.org/10.5944/etfv.28.2015.15635)

Archivos

- AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España.
- AHN Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.
- AHPC Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Cádiz, España.
- TNA The National Archives, Londres, Reino Unido.