

EL PRÉSTAMO A LA GRUESA EN EL COMERCIO
CANARIO AMERICANO DEL SIGLO XVIII
THE BOTTOMRY LOAN IN THE AMERICAN CANARIAN
TRADE OF THE 18TH CENTURY

FRANCISCO J. MARTÍN PÉREZ*

RESUMEN

Entre 1718 y 1778 las islas de Tenerife, Gran Canaria y La Palma fueron autorizadas para comerciar con los puertos americanos de La Habana, Campeche, La Guaira, Puerto Rico, Trinidad, Cumaná y Santo Domingo. El instrumento crediticio utilizado por armadores y cargadores fue el denominado *préstamo a la gruesa ventura*, una figura jurídica que se mantuvo vigente durante más de dos milenios.

Palabras clave: Reglamento de 1718; préstamo a la gruesa; Carrera de Indias; Santa Cruz de La Palma; Canarias.

ABSTRACT

Between 1718 and 1778 the islands of Tenerife, Gran Canaria and La Palma were authorized to trade with the American ports of Havana, Campeche, La Guaira, Puerto Rico, Trinidad, Cumaná and Santo Domingo. The credit instrument used by shipowners and shippers was the so-called *bottomry loan*, a legal figure that remained in force for more than two millennia.

Key words: Reglamento de 1718; bottomry loan; Carrera de Indias; Santa Cruz de La Palma; Canarias.

INTRODUCCIÓN

Entre 1718 y 1778, el régimen comercial entre Canarias y las Indias estuvo regulado por el *Reglamento y ordenanza de Su Majestad, de 6 de diciembre de 1718, sobre el Comercio de las islas de Canaria, Tenerife y La Palma, en Las Indias*. Durante este periodo, unas cien embarcaciones, la mayor parte de ellas fragatas y navíos de pequeño porte¹, armadas por destacados miembros

* Universidad de Alicante (colaborador honorífico). Correo electrónico: fj.martin@ua.es.

¹ Solo un 4 % de dichos navíos tenía un arqueo superior a las 250 cincuenta toneladas.

de la burguesía comercial², surcaron las aguas del Atlántico llevando en sus bodegas productos de la tierra como el aguardiente, el vidueño, el vinagre o el apreciado malvasía. En virtud del mencionado reglamento, la isla de La Palma fue autorizada a exportar 15.000 toneladas de productos de la tierra a los puertos de La Habana, Campeche, La Guaira, Puerto Rico, Trinidad, Cumaná y Santo Domingo.

La mayoría de los navieros que participaron en el tráfico indiano eran mercaderes, lo que fue determinante para el sistema de propiedad, el modelo de organización interna y la forma de financiación de las empresas implicadas.

En relación con el primer asunto, hay que señalar que, aunque se han documentado varios intentos de constitución de compañías por acciones, ninguno de los proyectos llegó a prosperar³. Por regla general, el régimen de propiedad utilizado era el condominio, ya que la titularidad de los barcos era compartida por uno o varios mercaderes con sus familiares y allegados⁴. Sirva como ejemplo el caso de la fragata *El Santísimo Sacramento, Nuestra Señora de las Nieves y Santa Catalina de Siena*, alias *El sol dorado*, construida en los astilleros de Santa Cruz de La Palma por el maestro de ribera Lorenzo Ventura y botada en Santa Cruz de La Palma, en 1727⁵. El capital empleado en su fábrica fue de 3750 pesos dividido en quince partes de 250 pesos cada parte, que se repartieron de la siguiente forma: Gerónimo de Guisla, 750 pesos y tres partes; Juan Ignacio Fierro, 250 pesos y una parte; Pedro de Sotomayor Massieu 250 pesos y una parte; Policarpo Franco y Brito 750 pesos y tres partes; Simón Florencio Cabezola, 250 pesos y una parte; Alonso García Camillón, 500 pesos y dos partes, y Francisco de Alcalá 500 pesos y dos partes⁶.

Por lo que respecta al modelo de organización interna, en el siglo XVIII se han detectado tres grupos de empresarios, que representan otras tantas formas de configurar verticalmente la empresa naviera. El primero estaría formado por individuos cuya actividad principal era la de mercader; el transporte marítimo vendría a ser, en este caso, una extensión de la actividad comercial. El segundo lo conformarían aquellas personas que eran propietarios y gestiona-

² Algunos de estos ricos comerciantes estaban emparentados con la nobleza, como es el caso de D. Marcos Torres y Borges, casado con Dña. Magdalena de Chirino y Ascanio, hija del III marqués de la Fuente de las Palmas.

³ GUIMERÁ RAVINA (1984), p. 437.

⁴ DAVIS (1972), pp. 82-83.

⁵ ARCHIVO GENERAL DE LA PALMA, PROTOCOLOS NOTARIALES (AGP, PN): *Escribanía de Antonio Vázquez*, c. 11 (1726), ff. 32r-33v y c. 11(1727), ff. 239v-240r.

⁶ AGP, PN: *Escribanía de Antonio Vázquez*, c. 11 (1726), ff. 26r-28v.

ban su barco a tiempo completo, que podrían considerarse como los auténticos navieros. Y el tercero que estaría compuesto por personas que operaban con buques pertenecientes a un tercero no implicado directamente en su gestión⁷. En el ámbito que nos ocupa, el modelo de naviero más frecuente es el primero. Un buen ejemplo lo tenemos en el armador palmero José Benito Luján, que además de reunir la condición de dueño y cargador⁸ de la fragata *La María*, era también su capitán, maestre y piloto⁹.

En cuanto al modo de financiar la empresa, además de las aportaciones propias del naviero, la fórmula más extendida para obtener capital ajeno era el llamado *préstamo a riesgo*, *préstamo a la gruesa ventura* o, simplemente, *préstamo a la gruesa*. Aunque, a veces, se le atribuyen orígenes más remotos, como el código de Hammurabi, el antecedente documentado más reciente es la figura conocida como *syngrapha* náutica, que data del siglo IV a. de C.¹⁰. Aunque con ciertas dificultades de encaje, esta figura crediticia aparece en el derecho romano con diferentes denominaciones como *pecunia traiecticia*, *pecunia náutica* o, más tardíamente, *foenus nauticum*¹¹. Su existencia está acreditada, asimismo, durante la Edad Media, constatándose su utilización tanto en el ámbito hanseático, como en el Mediterráneo, durante los siglos XIV y XV¹². Sin embargo, su pleno desarrollo como instrumento financiero se alcanzó en los siglos XVI y XVII, a ambos lados del Atlántico¹³.

En síntesis, su funcionamiento era el siguiente: el prestamista aportaba cierta cantidad que iba corriendo riesgo con la aventura marítima en la que participaba el prestatario, asociándose, de esta forma, con este; si la expedición fracasaba, el crédito quedaba extinguido, mientras que si llegaba a feliz término, el prestamista recobraba el capital prestado más el interés y los premios pactados, que por regla general eran superiores a los de un préstamo simple.

⁷ VILLE (1990), p. 78.

⁸ Persona que contrata el transporte, ya sea directamente o a través de un tercero.

⁹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI): *Contratación*, 2865, n. 4, r. 2.

¹⁰ GARCÍA GABALDÓN (1992), pp. 15-17.

¹¹ Este contrato consistía en poner a disposición de un comerciante que se proponía a realizar un viaje por mar los recursos necesarios para adquirir las mercancías con las que negociar, comprometiéndose a restituir el capital prestado más los intereses solo si el viaje culminaba con éxito; en caso contrario, la obligación de devolver la cantidad prestada desaparecía. En otras palabras, la amortización del capital prestado estaba condicionada a la llegada de las mercancías, objeto del contrato, al puerto de destino. Véase: BLANCO GARCÍA, CARVAJAL MOLINA (2001).

¹² Se pueden encontrar referencias a esta modalidad crediticia en las Partidas, los *Rôles d'Oléron*, el Consulado del Mar o las Ordenanzas de Bilbao.

¹³ BERNAL RODRÍGUEZ (1992), pp. 28-30.

El préstamo a riesgo o préstamo a la gruesa, que se mantuvo vigente hasta los inicios del siglo XX¹⁴, alcanzó gran relevancia en el siglo XIX, llegando a crearse, en 1853, una gran compañía francesa dedicada especialmente a la concesión de préstamos a la gruesa¹⁵ y fue utilizado tanto para la financiación del activo corriente de la empresa naviera como para los cargadores, en la Carrera de Indias¹⁶.

Entre los numerosos contratos de préstamo a la gruesa ventura firmados en Santa Cruz de La Palma entre 1718 y 1778, se ha rescatado el firmado por Juan de Acosta Toledo, arqueador de navíos, contra maestre y segundo piloto de la Carrera de Indias, el 12 de julio de 1755, ante el escribano Pedro de Escobar y Vázquez. En dicho contrato, que se transcribe a continuación, el citado Juan de Acosta Toledo, se compromete a devolver a D. Nicolás Antonio Morera la cantidad de doscientos pesos corrientes de a ocho reales de plata, que incluían los premios e intereses del capital prestado¹⁷.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel (1992). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Madrid: Tabapress.
- BLANCO GARCÍA, Susana, CARVAJAL MOLINA, Pedro (2001). Antecedentes del seguro a prima. *Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, n. 4 (Madrid).
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2005). *Cádiz en el sistema Atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil, 1650-1830*. Madrid: Sílex.
- CARRASCO GONZÁLEZ, María Guadalupe (1996). Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII, 1650-1700. *Estudios de historia económica*, n. 35 (Madrid), pp. 9-210.
- CRUZ BARNEY, Óscar (2008). A 230 años del «Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y Las Indias» del 12 de octubre de 1778». *Jurídica, anuario del*

¹⁴ A pesar de haber caído en desuso, esta figura jurídica se mantuvo vigente en España hasta la promulgación de la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*. Hasta ese momento, el artículo 719 del *Código de comercio (Real decreto de 22 de agosto de 1885)* lo definía como «aquel [contrato de préstamo] en que, bajo cualquier condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro».

¹⁵ FARIÑA (1955), p. 507.

¹⁶ Son abundantes los trabajos de investigación en los que se demuestra que el préstamo a la gruesa fue el instrumento de financiación por excelencia de los cargadores de la Carrera de Indias: BERNAL RODRÍGUEZ (1992); GUIMERÁ RAVINA (1985), pp. 365-72; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (1989), pp. 219-245; CARRASCO GONZÁLEZ (1996); pp. 81-116; CRUZ BARNEY (2008); RODRÍGUEZ LÓPEZ (2001); BUSTOS RODRÍGUEZ (2005), pp. 404-33; PINO TOSCANO (2007); MARTÍN PÉREZ (2015).

¹⁷ AGP, PN: *Escribanía de Pedro de Escobar y Vázquez*, c. 19 (1755), ff. 158-159v.

- Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, n. 38 (México D. F.), pp. 259-268.
- DAVIS, Ralph (1972). *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Newton Abbot: David & Charles.
- FARIÑA, Francisco (1955). *Derecho y legislación marítima*. Barcelona: Bosch.
- GARCÍA GABALDÓN, José Luis (1992). *Los privilegios marítimos sobre el buque*. [Tesis doctoral]. Universidad Carlos III de Madrid.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1989). Un modelo de financiación del tráfico con Indias: el riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768. *Archivo hispalense: revista histórica, literaria y artística*, t. 72, n. 219 (Sevilla), pp. 219-45.
- GUIMERA RAVINA, Agustín (1984). Burocracia fiscal y sociedad comerciante: el visitador Pedro Álvarez en Canarias (1752-1755). En: *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. 1 (1984), pp. 424-447.
- GUIMERA RAVINA, Agustín (1985). *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife; Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias.
- MARTÍN PÉREZ, Francisco Javier (2015). *Análisis estratégico del sector naviero de las islas Canarias en el periodo 1718-1778: factores determinantes de su rendimiento*. [Tesis doctoral]. Universidad de Alicante.
- PINO TOSCANO, Felipe José (2007). El préstamo a la gruesa ventura en la Carrera de Indias. En: Antolín Navarro F. (coord.). *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo*. Huelva: Universidad de Huelva.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, Rosalía (2001). The maritime loan in the «Carrera de Indias». *Revue internationale des droits de l'antiquité*, n. 48 (Paris), pp. 259-276.
- VILLE, Simon P. (1990). *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*. Londres: Macmillan.

EDICIÓN DOCUMENTAL

1755, julio, 12. Santa Cruz de La Palma

Nicolás Antonio Morera realiza un préstamo a la gruesa con un beneficio de doscientos pesos corriente de a ocho reales de plata sobre Juan de Acosta Toledo, arqueador de navíos, contraamaestre y segundo piloto de la Carrera de Indias.

A.—Papel. 315 × 215. Carta de préstamo. Letra humanística del siglo XVIII. Tinta negra. Estado de conservación regular. Archivo General de La Palma, Protocolos notariales: Escribanía de Pedro de Escobar y Vázquez, c. 19 (1755), ff. 158-159v.

Sean quantos esta carta vieren como yo Juan de Acosta Toledo, vesino de esta ciudad, de presente para hacer viage al puerto de La Guaira, probinsia de Benesuela, en el navío nombrado El Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua, que está surto y anclado en el puerto de esta ysla para proseguir su viage a dicho puerto de La Guaira, del cargo de D. Santiago Fierro y Torres, su capitán; otorgo y conozco que deuo y me obligo de dar y pagar al capitán D. Nicolás Antonio Morera o a la persona que su poder y causa vbiere la cantidad de mil y [do]sientos pesos corrientes de a ocho reales de [p]lata ynclusos los premios e

yntereses [de los riesgos] que me tiene dado y suplido para mi v[lt]imoabío y despacho de cuia prueba le releuo y de todo por ser en mi poder realmente y con este me doi por contento, satisfecho y entregado a mi boluntad sobre que renunzio las leies de la entrega, prueba y paga y [exención] de la non numerata pecunia y de[más del caso] como en ellas se contiene de que le otorgo reciuo y carta de pago en forma, de la qual cantidad ba corriendo riesgo en dicho nabío, el supradicho D. Nicolás Morera desde la ora y punto en que se hiciere a la bela de dicho puerto desta ysla al mencionado de La Guaira, de mar, viento, fuego, amigos y enemigos exepto el de baratería de [pa]trón, mandatario o mudansa de viage por estar de la mía y llegado que sea dicho nabío a dicho puerto o a otro en donde ysiere [su derecha] descarga, estando en él y largada que sea la primera áncora y pasadas que [se]an sobre ella las veinte y quatro oras naturales, es visto ser cunplido dicho riesgo de cuentas del acreedor, siendo de la [mía los] que en adelante se ysieren y desde aora para estonses [me constituyo] por llano y legítimo deudor de la sitada cantidad de mil y dosientos pesos, los quales me obligo de dar y pagar en dicho puerto de La Guaira a los treinta días de mi llegada llana y [realmente] sin pleito ni contienda en moneda corriente en dicho puerto, al supradicho D. Nicolás Antonio Morera y a su falta D. Juan Sánchez Romero, y en la de ambos a D. Francisco Antonio Pimentel, y quiero y consiento se me execute al entero pago de la sitada cantidad en virtud de la presente, el juramento y [simple] declaración de la persona que la presentare a cuia firmesa me obligo con mi persona y vienes raíces y muebles, presentes y futuros dando poder a las justicias y jueces de Su Magestad, así destas yslas como a las de aquellas partes y lugares en donde la copia auténtica de esta escriptura se presentare y fuere pedido su debido cunplimiento a cuio fuero y jurisdicción real me someto, renunciando el mío propio domicilio y vesindad y la lei si convenerit de jurisdiccionne ómnium iudicium para que a ello me conpelan y apremien por todo rigor de derecho o vía executiba y como si fuere por sentensia pasada en autoridad de cosa juzgada renuncio todas las leies, fueros y derechos de mi fauor y la que prohibe la general renunziación de ellas y así lo otorgo en la Mui Noble y Leal Ciudad de Santa Cruz que es en esta ysla del Señor San Miguel de La Palma, en doze de julio de mil septeientos y sinquenta y sinco años y el otorgante a quien yo el escribano [doy fe que] conozco, en el contenido lo firmo siendo presentes por testigos D. Henrrique de Escobar [...] presvítero, Buenabentura Rodríguez y Sebastián Rodríguez, vesinos y naturales de esta ysla. Enmendado: corrientes. Valga.

Juan da Costa Tholedo (*firmado y rubricado*)

Ante mí, Pedro de Escoba y Vázquez [escribano público y del concejo]