

# **MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO**

Comercio exterior, guerra y seguros marítimos. El ejemplo isleño (1790-1820)  
Foreign trade, war and marine insurance. The island example (1790-1820)

Autor: D. Jonatan Adonai Pérez Pérez

Tutor: D. Antonio M. Macías Hernández

Grado en ECONOMÍA  
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO  
Curso Académico 2014 / 2015

LUGAR Y FECHA  
**La Laguna, a 27 de Julio de 2015**

D. Antonio M. Macías Hernández del Departamento de Economía de la Empresa e Historia Económica

**CERTIFICA:**

Que la presente Memoria de Trabajo Fin de Grado en Economía titulada “*Comercio exterior, guerra y seguros marítimos. El ejemplo isleño (1790-1820)*” y presentada por el alumno Jonatan Adonai Pérez Pérez realizada bajo mi dirección, reúne las condiciones exigidas por la Guía Académica de la asignatura para su defensa

Para que así conste y surta los efectos oportunos, firmo la presente en La Laguna a veintisiete de Julio de dos mil quince

El tutor



Fdo: D. Antonio M. Macías Hernández

LUGAR Y FECHA

**La Laguna, a 27 de Julio de 2015**

## ÍNDICE

Resumen.....	pág. 4
Abstract.....	pág. 4
Introducción.....	pág. 4-5
1. El seguro marítimo: naturaleza y significado.....	pág. 5-10
1.1. Descripción del seguro: características del contrato.....	pág. 5-7
1.2. Origen histórico y su papel destacado en la expansión atlántica.....	pág. 7-9
1.3. Significado macroeconómico del seguro: balanza de servicios.....	pág. 9-10
2. El escenario: la economía insular en la crisis finisecular (1790-1820)	pág. 10-11
3. El seguro marítimo en sus fuentes documentales.....	pág. 11-13
3.1 La Casa de Comercio Cologan.....	pág. 11-12
3.2 La Contabilidad comercial.....	pág. 12
3.3 La elaboración de los datos.....	pág. 12-13
4. Análisis de la aseguración marítima de la firma Cologan.....	pág. 13-22
Cuadro 4.1. Aseguradores.....	pág. 14
Cuadro 4.2. Plazas aseguradoras y aseguradores.....	pág. 15
Cuadro 4.3. Trayectos.....	pág. 16-17
Cuadro 4.4. Conceptos.....	pág. 18-20
Cuadro 4.5. Tipos de interés.....	pág. 20-21
Conclusiones.....	pág. 22
Bibliografía.....	pág. 22-24
Apéndices.....	pág. 24-35
Apéndice estadístico A. Seguros marítimos 1790-1793...	pág. 24-28
Tabla A1. Aseguradores y Plazas.....	pág. 24-25
Tabla A2. Conceptos y trayectos.....	pág. 25-27
Tabla A3. Póliza.....	pág. 27-28
Apéndice estadístico B. Seguros marítimos 1793-1819...	pág. 28-35
Tabla B1. Aseguradores y Plazas.....	pág. 28-30
Tabla B2. Conceptos y trayectos.....	pág. 31-33
Tabla B3. Póliza.....	pág. 33-35

## RESUMEN

Este trabajo analiza el papel de la aseguración marítima en una etapa crucial de la historia el comercio exterior canario —siglo XVIII y comienzos del XIX—, caracterizada por las continuas guerras entre las potencias europeas, que afectaron al transporte y al comercio marítimo al elevar sus costes de transacción. El texto consta de cuatro apartados. El primero ofrece una breve caracterización general de los seguros marítimos durante el período moderno —siglos XVI al XVIII—, especialmente en el escenario atlántico; el segundo trata de puntualizar el significado de la aseguración en el Comercio Exterior canario; el tercero concretiza la información que hemos tomado para nuestro estudio, los libros de cuentas de la firma comercial Cólogan, y el apartado cuarto comenta los resultados. Finalmente, las series de seguros elaboradas se recogen en dos apéndices estadísticos.

## ABSTRACT

In this study is collected the evolution of the foreign trade of the Canary Islands to final XVIII century and beginning of XIX century, focusing on the maritime insurances contracted during the above mentioned period. First a characterization will be realized from the insurances to general level, as well as in the foreign trade of the Canary Islands, presenting immediately afterwards a biographical characterization of some of the members of the commercial signature Cólogan, being this signature as we will see the principal operative company in the islands during the above mentioned stage. Later we will present the sources that we have consulted for the production of the information of this study, since there are between others the countable seats relating to the insurance in the account books (Daily Book) of this stage of “*The house of the trade Cologan*”. From these mentioned sources has been elaborated a set of information from which we have based this analysis to verify how it has been the evolution of the foreign trade Canary in this period, with his respective conclusions, exposing the problems that have arisen during the production of the above mentioned database, being this database included in two statistical appendix at the en of the work.

## INTRODUCCIÓN

Durante los últimos siglos, la agricultura ha sido el mayor soporte económico de las islas. Abastecía el mercado interior de productos básicos y contaba a su vez con una oferta agroexportadora vinculada al mercado internacional y cuya principal función era cubrir las importaciones de bienes manufacturados. En el siglo XVI tiene lugar la crisis del ciclo del azúcar, pasando a ser el vino el producto fundamental en las exportaciones canarias, siendo su producción bastante rentable para la economía isleña hasta 1680 aproximadamente, cuando comenzó la regresión vinícola al reemplazar los vinos

portugueses a los canarios en el comercio británico. En la época de máximo esplendor de la producción vitícola, sus principales puntos de destino eran los mercados del Noroeste europeo, singularmente Inglaterra, donde los caldos canarios tenían un gran prestigio, exportándose los vinos de menor calidad a los mercados coloniales.

De lo expuesto anteriormente se puede deducir que la aseguración marítima de mercancías y dinero tuvo una gran importancia debido al carácter insular de la economía canaria y a su ubicación en un escenario de constante conflicto con los enemigos del imperio hispano. Además, cabe reseñar que tras las guerras de la Convención y Napoleónicas de finales del siglo XVIII y principios del XIX, las cuales tuvieron su incidencia en la actividad aseguradora marítima en el Atlántico, las islas pasan por un periodo bélico con incidencia en la actividad aseguradora marítima, pues piratas y corsarios encuentran este territorio ideal para esconderse de sus enemigos, reparar sus barcos, negociar rescates, atacar a la población, asaltar a otras flotas. Debido a ello, la economía canaria se vio envuelta en una actividad conflictiva por lo robos, secuestros, ataques y bloqueo del comercio y del tráfico marítimo interinsular, estancándose de esta manera la economía y el comercio exterior.

En relación a lo mencionado anteriormente, cabe destacar que los estudios o análisis llevados a cabo sobre el comercio exterior hasta la fecha no se han abordado con los instrumentos propios del comercio internacional; apenas hacen referencia a la balanza de pagos canaria y menos aún a los elementos que intervienen en la actividad mercantil, como son los fletes y los seguros marítimos. Una carencia que contrasta con la elevada importancia de las relaciones marítimas en un archipiélago, esto es, en un territorio cuyas principales flujos de ingresos están mediatizados por los medios de transporte marítimos y, por consiguiente, por los seguros marítimos que conllevan este tipo de transacción.

## **1. EL SEGURO MARÍTIMO: NATURALEZA Y SIGNIFICADO ECONÓMICO**

### **1.1 DESCRIPCIÓN DEL SEGURO: CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO**

Los seguros tienen por objeto redistribuir la incidencia del riesgo. Sus elementos esenciales son la póliza o valor monetario de la mercancía que se asegura y la prima o cantidad que se paga por la póliza que se contrata al asegurar dichas mercancías. En caso de que se produzca alguna contingencia que ocasione la pérdida de la mercancía asegurada, el contratante recibirá una indemnización por valor de la póliza contratada. Con la contratación de la póliza y el pago de la prima, el asegurador obtenía un porcentaje de premio, tipo de interés o rentabilidad por la aseguración de dichas mercancías.

En lo que respecta al marco normativo, el seguro en la Carrera de Indias estuvo reglamentado por las Ordenanzas del Consulado de Sevilla, donde se incluían formularios que recogían la manera en que debían redactarse las pólizas. En dichas

Ordenanzas se establecieron dos requisitos para la contratación de seguros en esta plaza sevillana: en primer lugar, el pacto entre el asegurador y el asegurado debía realizarse por escrito, y, en segundo lugar, la escritura debía formalizarse ante un corredor de Lonja.

A finales del siglo XVIII no se cobraba la prima antes de entrar en vigor el contrato. La forma de pago de dicha prima estaba en función de lo pactado por las partes, debiendo estar registrada esta forma en el documento de seguro. En los viajes a América, el asegurado disponía de un plazo de seis meses desde que se formalizó la firma de la póliza para efectuar el pago de la prima, exigiéndose en algunas ocasiones el pago de la misma al vencimiento de los riesgos y en caso de siniestro se descontaría ésta de la indemnización. Por el contrario, en los viajes a Europa solía abonarse dicha prima al contado. Las ordenanzas del siglo XV en la zona de influencia catalana exigían el pago de la prima en el momento de la firma del contrato, siendo necesaria la formalización de dicha firma ante notario.

Los seguros en esta zona incluían los siguientes datos: el nombre del asegurado, una fórmula de acatamiento de la norma vigente, la mercancía, la ciudad donde se embarcaba, el nombre del barco y del patrón, el trayecto o tiempo que duraba el seguro y el premio o tipo de interés. Tras el registro de esta información también se solían incluir algunos pactos entre asegurados y aseguradores, se juraba que dicho seguro era real y se describían los riesgos que cubría el propio seguro y otras fórmulas respecto a la duración del riesgo y de la maniobrabilidad del barco por parte del patrón en caso de necesidad. Por una parte, los aseguradores reconocían el cobro del premio y se comprometían a pagar la póliza cuando se tuviera noticia cierta de la pérdida, se hubiera notificado la misma y hubiera pasado el tiempo establecido. Por otra parte, los asegurados renunciaban, en caso de litigio, a su propio fuero y aceptaban la jurisdicción de los “cónsules del mar”.

El marco jurídico que establecieron las Ordenanzas Medievales para el desarrollo del seguro no sufrió alteraciones en el tiempo más que en la práctica según iba creciendo el propio negocio. En la zona de influencia catalana, a diferencia de la zona de Burgos o en los puertos atlánticos, el contrato debía realizarse ante notario, práctica que fue desapareciendo durante la segunda mitad del siglo XVII con la difusión de las compañías aseguradoras. Aunque en las ordenanzas del siglo XV se establecía la prohibición de incluir pactos entre los asegurados y aseguradores que fueran en contra de las propias ordenanzas, esta fórmula fue la más utilizada para adaptar la práctica a la legislación. En el siglo XVIII se imprimían las pólizas dejando un espacio en blanco donde se inscribían los nombres de los contratantes, el tipo de seguro, la cantidad asegurada, y la prima que debía abonarse, reflejándose en la parte final las cláusulas que acordaban aseguradores y asegurados. Los mercados de seguros de las diferentes plazas de la Península quedaron subordinados a los grandes mercados de seguros internacionales, asegurándose los barcos vinculados a operaciones comerciales de mayor envergadura en los mercados de seguros de Amsterdam y Londres. A principios del siglo XIX, el valor de los riesgos asegurados en Inglaterra alcanzó los 140 millones de libras.

El factor más importante para concretar la prima era la distancia, correspondiendo las primas más elevadas a las distancias más largas y ante variaciones en la ruta, se producía la corrección automática de la prima. Otro factor a tener en cuenta, sobre todo en la zona atlántica, era el componente estacional, el cuál era determinante en la fijación de los premios o tipos de interés. En lo que se refiere a las

embarcaciones, los aseguradores aumentaban o disminuían la prima en función del tipo o tonelaje de la embarcación. En épocas de mayor conflictividad, la mayor capacidad defensiva disminuía la prima y a su vez si se viajaba en convoy también se podía experimentar una reducción en la prima. Otro aspecto a tener en cuenta para el aumento o reducción en el coste del seguro era la experiencia de los capitanes y encargados de las embarcaciones, sobre todo en épocas de conflictos bélicos.

## 1.2 ORIGEN HISTÓRICO Y SU PAPEL DESTACADO EN LA EXPANSIÓN ATLÁNTICA

El seguro marítimo tuvo su origen en el Mediterráneo en el siglo XIV, sobre todo en Italia, aunque también se encuentran algunas evidencias en España. La póliza más antigua cubría un viaje Génova-Mallorca, siendo estos contratos de seguros redactados por notarios. Entre julio de 1428 y diciembre de 1429, se redactaron 380 pólizas que cubrían 104 navíos, las cuales fueron escritas por un notario barcelonés llamado Bartolomé Masons, lo cual denota una elevada actividad aseguradora en España durante este periodo. La primera codificación registrada del derecho marítimo fue el “*El libre consolat de mar de Barcelona*”, datando su primera edición de 1494, convirtiéndose en la base del derecho comercial internacional del Mediterráneo.

La parte concerniente a los seguros marítimos recoge una codificación más antigua, como era el edicto u ordenanza de los magistrados municipales de Barcelona de 1435, la cuál a su vez era una recopilación de las normas o costumbres de derecho marítimo más antiguas y cuyo objetivo primordial era el de acabar con todos los fraudes o daños que podían causarse por abusos en estos seguros, como podría ser la simulación de un siniestro para cobrar dicho seguro. Por ello se establecía que no podía contratarse un seguro por el total de la carga sino por las tres cuartas partes de la misma con el fin de que el propio asegurado tuviera interés en conservar dicha carga.

En un primer momento se prohibió en Barcelona la aseguración de navíos extranjeros, pero poco después se autorizó con el fin de permitir a los comerciantes catalanes comerciar en barcos extranjeros. También se modificaron algunas cláusulas, como la que no permitía asegurar la totalidad de la carga, permitiéndose ahora asegurar la totalidad del valor en determinados casos, como las mercancías de subsistencia destinadas al abastecimiento local. Estas ordenanzas de 1435 fueron seguidas de una segunda codificación en 1458 y de una tercera en 1484, que posteriormente fue añadida al “*libre consolat de mar de Barcelona*”.

La redacción de la primera versión de las Ordenanzas del consulado de Burgos data de 1536, aprobada por el emperador Carlos V en 1538, llevándose a cabo una segunda redacción en 1572, la cual era similar a la primera. El gran negocio marítimo de los mercaderes burgaleses consistía en la exportación de lana a Flandes.

Los seguros se dividían en varias pólizas cuya suma era igual al volumen asegurado, suscribiendo los comerciantes varias de estas pólizas. El armador del buque o propietario del mismo le pagaba al asegurador o comerciante por suscribir dicha póliza y si no se producía un siniestro, el propio asegurador se embolsaba la prima. En caso de siniestro, el asegurador tendría que pagar la cantidad convenida, aunque este limitaba esta a las cantidades que quisiera suscribir. Este mercader burgalés no solo



aseguraba sus mercancías sino también las cargas de otros mercaderes que iban junto con las del propio mercader burgalés. Solamente las compañías mercantiles fundadas en la ciudad destinaban una cierta proporción de su capital social para ponerlo en el seguro, garantizándose de esta manera los desembolsos ante posibles siniestros, con lo que en Burgos se dio el tipo de asegurador puramente capitalista. Los corredores eran los aseguradores encargados de correr con los riesgos de los comerciantes, los cuales cobraban una cierta comisión variable que aumentaba en caso de siniestro. El precio de la póliza variaba en función del tipo de mercancía, características del navío, ruta y destino, fecha del viaje, historial del capitán y su tripulación, prestigio del comerciante asegurado, etc.

Las *Ordenanzas de Burgos* permitían asegurar hasta el 90% de la carga, mientras que en las *Ordenanzas de Barcelona* se permitía asegurar hasta un 80% de la carga. La décima parte no asegurada se denominaba “diezmo” del seguro, reflejándose la indemnización en caso de siniestro en la póliza en tantos por ciento del total asegurado. Si se había estimado un riesgo mayor del que realmente era, se procedía a la devolución de la parte de la póliza que se había pagado de más. En esta época los aseguradores acostumbraban a buscar a otros que les asegurasen contra los riesgos que habían contraído, siendo el porcentaje de reaseguro en cualquier caso inferior al del seguro directo. Cabe mencionar que en la segunda mitad del siglo XVI, los precios de las primas de seguro en las pólizas de Burgos experimentaron un considerable aumento debido a la inseguridad generada por las guerras con Inglaterra y Países Bajos.

La travesía del Atlántico en el comercio con América entrañaba graves peligros. Los barcos o navíos que partían hacia las Indias desde Sevilla en su mayoría presentaban una calidad deficiente, considerándose el comercio con las Américas casi como una gran lotería. El 28% de los navíos que partieron para las Indias desde Sevilla entre 1506 y 1555 no regresaron debido al mal estado de las embarcaciones, así como a otros factores como la piratería, naufragios, etc., produciéndose una cierta escasez de navíos. Ante esta escasez, en la segunda mitad del siglo XVI se generó una mayor actividad en los astilleros, pero se destinaron la mayor parte de los buques construidos a la Guerra en el Mediterráneo o en el mar del Norte, persistiendo dicha escasez de navíos. En el siglo XVII la situación apenas mejoró, radicando uno de los problemas en el sofocante mercantilismo, que prohibía la utilización de buques construidos en el extranjero, obstaculizándose incluso que se construyeran dichos buques en las Indias.

El elevado número de siniestros en la navegación y el comercio con América hizo necesaria la aseguración de los navíos y su cargamento. Para evitar los fraudes en este periodo, se prohibieron los contratos verbales, que era lo que predominaba en Sevilla, y que se asegurase el navío y la carga por más de dos tercios de su valor. La costumbre de asegurarse unos mercaderes o comerciantes a otros era un claro indicio de la poca especialización que había en los oferentes de seguros en el mercado sevillano a mediados del siglo XVI.

Al establecerse de manera regular el comercio en la Carrera de Indias, el seguro marítimo ya se encontraba bien establecido y tipificado en los ámbitos mediterráneo y báltico. Los propios comerciantes recurrían al seguro común y al préstamo a la gruesa. En la Carrera de Indias abundaban los aseguradores genoveses, siendo este el grupo más numeroso, así como flamencos, alemanes, ingleses y franceses. El “seguro en confianza”, privado, sin documento público y en ocasiones sin documento alguno, era barato y más cómodo, pero generaba numerosos abusos y pleitos. El hecho de que no se encontraran en el Archivo General de Indias pólizas, pero si numerosas referencias al



seguro marítimo, hace pensar que la mayoría de los contratos eran verbales y con la intermediación de los denominados “*corredores de oreja*”.

En los seguros indianos se daban numerosos fraudes, adoleciendo las aseguraciones en las plazas de mayor tráfico marítimo de una enorme desorganización y corruptela, como eran entre otras las diferencias de valor de una carga entre el punto de partida y destino o la aseguración de un navío sin inscribir su nombre, siendo mayores estas diferencias en el comercio transatlántico, con mercados fluctuantes e imprevisibles, ya que los asegurados considerarían que las pérdidas eran mayores si el siniestro se producía cerca de los mercados de destino que si se producía cerca de los de origen. También eran comunes otros fraudes en relación al riesgo moral, como eran el aseguramiento por un valor superior al valor justo de la mercancía, el doble aseguramiento o la aseguración de barcos y mercancías que no eran propiedad del asegurado, los cuales fueron prohibidos por ley, siendo tipificadas y condenadas en las Ordenanzas de la Casa de Contratación de 1552, prohibiéndose asegurar por más de dos tercios del valor del barco y de las mercancías.

Ante estos fraudes, las autoridades actuaron de manera más asidua, favoreciendo a los comerciantes de buena fe. En el siglo XVI el precio relativo del seguro estaba en torno a uno 14% del valor asegurado, mientras que a finales del siglo XVII, los seguros de viajes sencillos, sin escolta de flota a La Habana, Puerto Rico o Buenos Aires se encontraban entre un 7,25% y un 7,50% del valor asegurado. En el siglo XVII apenas se introdujo una nueva legislación reguladora en materia de seguros y no fue hasta el siglo XVIII cuando se volvió a poner de manifiesto cierta actividad reguladora ante el cambio que se estaba produciendo en la estructura del comercio.

Interesa finalmente comentar los orígenes del seguro en Inglaterra. En 1575 se creó una Cámara de aseguramiento cuyo objetivo era tener un registro de seguros para evitar la doble aseguración de una misma mercancía o navío. Como consecuencia del establecimiento de la Cámara se procedió a la creación de una póliza tipo, estableciéndose en 1601 un tribunal especializado en seguros, estrechamente vinculado a la mencionada Cámara. Al crecer el comercio inglés durante el siglo XVII, el número de agentes de seguro marítimo experimentó un crecimiento notable. En la segunda mitad del siglo XVIII tuvo lugar uno de los cambios más importantes en el comercio marítimo, con la aparición de compañías de seguros por acciones.

### **1.3 SIGNIFICADO MACROECONÓMICO DEL SEGURO: BALANZA DE SERVICIOS**

La esencia fundamental del seguro consiste en la transferencia de riesgos de unidades económicas reducidas a otras mayores, siendo las principales contribuciones socioeconómicas de los seguros, la estimulación de la inversión y la contribución a una mayor equidad y equilibrio social y económico, evitando los extremos de empobrecimiento que pueden producirse a causa de ciertos siniestros. Al estimular la inversión a través de la aseguración de elementos vinculados a la actividad mercantil, los cuales tienen una participación activa en la exportación e importación de bienes entre las islas y los lugares de recepción u origen, sobre todo la actividad exportadora de bienes isleños hacia América y otras regiones de Europa, esto supone un importante estímulo para la balanza de servicios isleña, generándose pingües beneficios en lo que

respecta a esta actividad mercantil y su aseguración, así como ciertos costes para nuestra economía para poder sufragar estos servicios.

Al tener Canarias un modelo económico basado en la exportación de numerosos productos isleños, tanto a América como a algunas regiones europeas, siendo esta actividad mercantil de bastante significación en el archipiélago, resultaba fundamental la propia aseguración de las mercancías y navíos que intervenían en esta actividad, dado el carácter insular de las islas y su ubicación en un escenario de permanente conflicto con los enemigos del Imperio Hispano. Toda mercancía o navío que saliese del archipiélago o que entrase en el mismo debía estar asegurada ante cualquier contingencia que pudiera producirse durante el trayecto, siendo esta aseguración por otra parte fundamental para mantener el éxito del motor principal de la economía canaria.

## **2. EL ESCENARIO: LA ECONOMÍA INSULAR EN LA CRISIS FINISECULAR (1790-1820)**

La economía canaria contó en esta etapa con un modelo de crecimiento de librecambio mercantilista, en el que podemos distinguir tres importantes etapas. La primera, de expansión hasta 1680, comenzó con la colonización y puesta en valor del Archipiélago por parte de las potencias ibéricas. Este modelo contaba con una oferta exportadora—primero de azúcar y luego de vinos— vinculada a los mercados del Noroeste europeo, teniendo muy buena aceptación los vinos canarios de mejor calidad entre ingleses, holandeses y hanseáticos, mientras que los caldos de menor calidad eran enviados a las colonias africanas y americanas, generándose una importante masa monetaria de plata indiana.

La segunda de estas etapas, de recesión durante el siglo XVIII, comenzó con la pérdida del imperio lusitano (1640), viéndose gravemente mermada la economía canaria de servicios en su papel de intermediaria debido a la acción directa del contrabando de las potencias europeas en los mercados indianos. Las medidas mercantilistas de carácter restrictivo establecidas a la entrada de vinos isleños en los mercados europeos y coloniales dificultó seriamente la competitividad de estos frente a los vinos lusitanos e hispanos en dichos mercados.

La difícil coyuntura mejoró a finales del setecientos debido al aumento de las exportaciones de vino, surgiendo durante esta tercera etapa expansiva un nuevo producto exportador: la barrilla. Esta etapa de recuperación económica basada en el aumento de las exportaciones se vio beneficiada por las guerras bélicas que tuvieron lugar entre 1790 y 1814, las cuales arruinaron a la competencia de la oferta agroexportadora isleña, que vio como se eliminó todo obstáculo institucional al libre comercio, en beneficio del contrabando. Numerosos navíos norteamericanos llegaban a los puertos insulares para descargar harina y madera, cargándose de víveres y caldos y barrilla para ser vendidos en los mercados esclavistas africanos o para volver a sus respectivas bases con dichos productos. Asimismo, los ingleses también paraban en los puertos isleños para avituallar a los buques con destino a las colonias africanas y asiáticas e intercambiar manufacturas por vino y barrilla.

En este contexto de guerras bélicas y de riqueza insular por el aumento de las exportaciones vitícolas y de barrilla favorecida por el libre comercio, la aseguración marítima de las diferentes mercancías que se embarcaban en los navíos que transitaban por los puertos isleños resultaba fundamental ante el más que probable riesgo de sufrir ataques por parte de piratas y corsarios, con lo que el estudio de dicha aseguración marítima adquiere un importante significado económico, teniendo su repercusión entre otras cosas en el tipo de interés relacionado con cada seguro según el trayecto o ruta cubierto por cada navío o buque, tal y como veremos posteriormente en el análisis de los datos objeto de nuestro estudio.

### 3. EL SEGURO MARÍTIMO EN SUS FUENTES DOCUMENTALES

#### 3.1 LA CASA DE COMERCIO CÓLOGAN

Tras la batalla de Boyne en 1690, que provocó el declive de las fuerzas católicas irlandesas, en permanente conflicto con los protestantes irlandeses por la sucesión dinástica, numerosos puertos del sur de Irlanda, como el puerto de Waterford, se convirtieron en lugar de emigración de los católicos irlandeses hacia el continente europeo y Norteamérica y muchos eligieron España y su escenario atlántico debido a una misma identidad religiosa. Las Islas Canarias desempeñaron un atractivo singular por su posicionamiento en el comercio con Indias, asentándose numerosas familias irlandesas, entre ellas la familia Cólógan, en la isla de Tenerife, concretamente en el Puerto de la Cruz y La Orotava.

La red de contactos que poseían estas familias por la costa atlántica era bastante amplia, desde los Walsh y Cullen hasta los Linch o White, pasando por los Barry o Fitzgerald. La mayoría de la familia White se estableció en el sur de Andalucía y en el Puerto de la Cruz. Otras familias, como la de Bernardo Valois, al poco tiempo de su llegada, organizaron una estructura comercial. En 1740 se produjo la llegada al Puerto de la Cruz desde Irlanda de Juan Cólógan White, originario de Dublín, casado en 1742 con Margarita Teresa Valois y Geraldín, nacida en Tenerife. La primera generación nacida en dicha isla fueron los hijos de este matrimonio, Tomás y Bernardo Cólógan, los cuales fueron alcaldes del Puerto de La Cruz, sucediendo a su padre en la actividad comercial. Bernardo Cólógan Fallón y Juan Cólógan Fallón, dos de los tres hijos de Tomás Cólógan, fueron elegidos mandatarios del lugar, así como el hijo único de Bernardo Cólógan, Tomás Cólógan Franchi. En lo que respecta al descendiente de Bernardo Cólógan Fallón, Tomás Fidel Cólógan y Bobadilla ocupó también la Alcaldía del Puerto de La Cruz.

Los principales productos que exportaba la familia Cólógan eran vinos, orchilla, barrilla y almendras con destino a Londres, Cádiz, Bremen, Hamburgo, Philadelphia o Nueva York, importando productos alimenticios para el mercado local o bien para su reexportación a puertos coloniales y bienes manufacturados. Debido a la prohibición del comercio entre las islas y algunas colonias inglesas, muchos efectos fueron descargados en otros puntos o se fingía que partían a otro puerto haciendo escala en Tenerife o al contrario. Buena parte del éxito de la casa comercial Cólógan dependía de la

información que recibían por parte de la red familiar de contactos que tenían por todo el Atlántico, los cuales gestionaban la venta y hacían promoción de los vinos isleños, siempre manteniendo un contacto frecuente con la isla para estar al tanto de la evolución de los mercados.

### **3.2 LA CONTABILIDAD COMERCIAL**

Los diversos negocios de la firma comercial Cologan, tanto agrícolas como mercantiles, navales y financieros, pueden ser estudiados a partir de los diferentes documentos que han ido depositando los descendientes de esta familia en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Hablamos de los libros de contabilidad de la firma como son el Libro Diario, los Mayores, particulares, libros borradores del diario y del mayor.

El Libro Diario recoge por partida doble, sin tachaduras, sin hojas ni espacios en blanco y por orden cronológico todas las operaciones de la actividad comercial. Dichos libros han sido la principal fuente de información que hemos utilizado para nuestro estudio de los seguros.

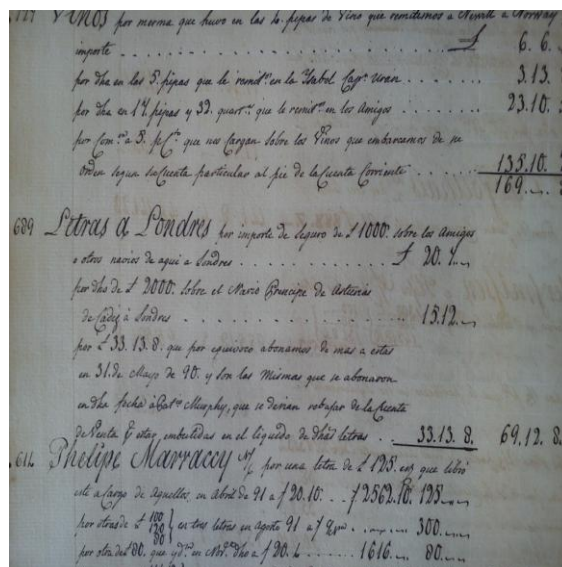
Los asientos contables referidos a esta materia se han tomado teniendo en cuenta la fecha del asiento de cada seguro, la cantidad asegurada, la prima y se ha calculado el tipo de interés de cada seguro. Asimismo se han considerado las plazas aseguradoras, los aseguradores, mercancías aseguradas, los diversos trayectos cubiertos por dichos seguros para poder comprender la geografía mercantil del archipiélago, los navíos y capitanes de dichos navíos con el fin de identificar de manera más precisa la tipología del seguro y algunos fechas del periodo asegurado.

Esta información la hemos recogido en dos apéndices estadísticos. En el primero de ellos se puede observar la evolución de los seguros marítimos comprendidos entre 1790 y 1793 previos al impacto de las guerras bélicas en lo referente a esta materia, mientras que en el segundo apéndice se puede observar la evolución de dichos seguros entre 1793 y 1819, es decir, en el período influenciado por estos conflictos. En lo que respecta a la póliza de los diferentes seguros, se ha tomado tanto en libras como en pesos corrientes, pesos fuertes y reales de vellón castellanos. La información mercantil de dicha firma también puede estudiarse a partir de la correspondencia comercial, ya que en numerosos asientos contables del libro diario se mencionan Cartas referidas a cada transacción realizada.

### **3.3 LA ELABORACIÓN DE LOS DATOS**

Durante la elaboración de los datos relativos a los seguros realizados durante el periodo comprendido entre 1790 y 1820 nos hemos encontrado con algunos inconvenientes, como que en ocasiones el objeto del seguro no se encontraba suficientemente detallado. En algunos seguros no se registraba el trayecto del navío en cuestión, o no figuraba el nombre del navío o del propio capitán y a veces ninguna de estas últimas partidas mencionadas. Además, cabe reseñar que no en todos los asientos contables se encontraba registrada las fechas que abarcaba dicho seguro, mientras que en cuanto a las cartas referidas a cada transacción mercantil realizada, debido a la falta

de tiempo no se ha podido consultar esta relación epistolar relacionada con los seguros marítimos.



#### 4. ANÁLISIS DE LA ASEGURACIÓN MARÍTIMA DE LA FIRMA CÓLOGAN

Con el fin de comprender el funcionamiento de la actividad comercial referida a los propios seguros marítimos a través del estudio de los datos recogidos en los libros diarios de la Casa Comercial Cologan, resulta importante en primer lugar analizar de manera conjunta los seguros reflejados en ambos apéndices para observar de qué manera afectan estos a la aseguración marítima canaria, así como su relevancia dentro de la economía canaria en su conjunto, sin obviar la evolución y su consecuente impacto de dichos seguros en la economía canaria en los dos segmentos diferenciados que hemos establecido en función de la repercusión de los conflictos bélicos de la época dentro de la propia aseguración marítima.

Entre 1790 y 1819 hemos visto un total de cinco libros diarios de contabilidad de la Casa Comercial Cologan con las respectivas signaturas 215, 217, 218, 219 y 223, con un total de ciento sesenta y nueve seguros con sus respectivos aseguradores, plazas aseguradoras, conceptos y trayectos, registrándose un total de 20.804.336,18 reales de vellón en concepto de póliza durante este periodo, tratándose de una suma bastante relevante en lo que a este mercado se refiere, pudiéndose apreciar en cierta manera la magnitud que poseen los seguros dentro de la actividad económica isleña.

En los dos anexos posteriores se pueden observar los datos de los seguros obtenidos de los libros diarios de la Casa Comercial Cologan mencionados anteriormente, como son las fechas de los asientos contables, los aseguradores, las plazas aseguradoras, los conceptos, los trayectos, navíos, capitanes de los navíos, las



cartas referidas a cada transacción, la póliza de cada seguro, la prima o cantidad abonada por cada asegurado por la aseguración de la mercancía o concepto que pretende transportar y el premio del propio seguro, recogién dose también a su vez el tipo de cambio de la moneda de Castilla con respecto a la libra. Oscila entre noventa y cinco y ciento once reales por libra en el primer período, y en el segundo entre ochenta y cuatro y cien reales.

A continuación analizaremos quienes fueron los aseguradores de estos seguros, donde se encontraban las plazas aseguradoras de cada una de estas partidas, los trayectos cubiertos por los buques o navíos asegurados o que transportaban mercancías aseguradas, así como los conceptos relativos a cada uno de estos trayectos y, por último, la evolución de los tipos de interés de dichos seguros según el trayecto cubierto por estos navíos.

CUADRO 4.1. *Aseguradores*

ASEGURADOR	Nº SEGUROS	%
Cologan Pollard & Cooper	59	34,92%
Eduardo y Jacobo Gough	56	33,13 %
Tomás Cologan	1	0,59%
Pedro de Franchi	5	2,96%
Juan Pedro Merry	4	2,36%
Guillermo Pollard	8	4,74%
Juan Lubboch	3	1,78%
Diego Cooper y sobrino	1	0,59%
Diego Cooper y compañía	1	0,59%
Jacobo Gough	3	1,78%
Cologan Barry y compañía	14	8,28%
Diego Campbell y compañía	9	5,32%
Ricardo Theil	5	2,96%

En primer lugar, tal y como podemos observar en el cuadro 1, entre 1790 y 1819 existían un total de trece aseguradores en el comercio marítimo, siendo los aseguradores con mayor volumen de aseguración acumulado y de mayor importancia para la Casa de Comercio Cologan, Cologan Pollard & Cooper y Eduardo y Jacobo Gough, con una cuota de mercado de 35% y 33%, respectivamente, realizando cada uno de ellos un total de 59 y 56 seguros durante este periodo. Por debajo de estas compañías se encontraban Cologan Barry y Compañía, que acumulaba en torno a un 8% de cuota de mercado,

realizando un total de 14 seguros en esta época, y Diego Campbell y Compañía, que abarcaba un 5,32% de cuota de mercado, realizando un total de 9 seguros durante el periodo analizado.

CUADRO 4.2. *Plazas aseguradoras y Aseguradores*

PLAZA	Nº SEGUROS	ASEGURADORES	%
Londres	109	10 (Cólogan Pollard & Cooper, Pedro de Franchi, Juan Pedro Merry, Guillermo Pollard, Juan Lubboch, Diego Cooper y sobrino, Diego Cooper y compañía, Cólogan Barry y compañía, Diego Campbell y compañía, Ricardo Theil)	64,49%
Cádiz	59	2 (Eduardo y Jacobo Gough, Jacobo Gough)	34,92%
Tenerife	1	Tomás Cólogan	0,59%

En lo que respecta a las plazas aseguradoras y aseguradores, durante este periodo se encontraban tres plazas aseguradoras: Londres, Cádiz y Tenerife. La plaza más importante era Londres, siendo un punto estratégico fundamental para el negocio marítimo canario, encontrándose un total de 10 aseguradores ingleses, quienes realizaron ciento nueve seguros en dicha plaza, es decir, un 64,49% de los seguros contratados entre 1790 y 1819. Esta plaza aseguradora era la más importante a nivel mundial, y en la actualidad sigue manteniendo este *status*. Dentro de España la plaza aseguradora de mayor importancia era Cádiz, donde se realizaron un total de cincuenta y nueve seguros durante este periodo, es decir, aproximadamente un 35%, con dos aseguradores vinculados a dicha plaza como eran Eduardo y Jacobo Gough, siendo un punto fundamental en el comercio hispano-colonial. Tenerife era la otra plaza aseguradora durante estos años, con tan sólo un seguro realizado durante estos años, aunque la importancia de esta plaza no residía precisamente en este aspecto, sino en que era el lugar desde donde se comercializaba los negocios de la actividad aseguradora en



la propia Casa Comercial Cologan, con representantes encargados de atraer a los clientes, realizar los respectivos trámites de los seguros y repartir la mercancía, registrándose todas estas transacciones en los libros de cuentas de la Casa Comercial Cologan.

CUADRO 4.3. *Trayectos*

TRAYECTO	Nº TRAYECTOS	PLAZA
Tenerife-Londres	16	Londres
Tenerife-La Guayra	7	Cádiz
Tenerife-La Habana	22	Cádiz y Londres
Tenerife-Nueva York	9	Londres y Cádiz
Tenerife-Philadelphia	8	Londres
Tenerife-Hamburgo	11	Londres
Tenerife-Cádiz	15	Cádiz y Tenerife
Vera Cruz-Cádiz	1	Cádiz
La Habana-Cádiz	1	Cádiz
La Guayra-Cádiz	3	Cádiz y Londres
Cádiz- Londres	3	Londres
Tenerife-Philadelphia/Tenerife-Cádiz	1	Londres
Tenerife-Charlestown	1	Londres
La Habana-Tenerife	4	Cádiz y Londres
Cádiz- Tenerife	1	Cádiz
Virginia-Alexandría	1	Londres
Guernsey-Hamburgo	1	Londres
Plymouth-Londres	2	Londres
Benicarló-Tenerife	1	Cádiz
Caracas-Cádiz	3	Cádiz
Cádiz-Canarias	1	Cádiz
España-Tenerife	1	Londres
Tenerife-Plymouth	13	Londres
Bremen-Tenerife	1	Londres

Tenerife-Caracas	2	Cádiz y Londres
Tenerife-Baltimore	1	Cádiz
Tenerife-La Barbada	2	Londres
Plymouth-Londres	1	Londres
Mogador-Tenerife	1	Cádiz
Tenerife-Cualquier puerto de Indias	2	Londres
Tenerife-Blogne	1	Londres
Tenerife-Belfast	1	Londres
Hamburgo-Canarias	3	Londres
Tenerife-Rotterdam	1	Londres
Hamburgo-Tenerife	1	Londres
Tenerife-La Habana/ La Habana-Tenerife	1	Cádiz
Canarias-Londres	4	Londres
Canarias-Puertos indeterminados	3	Londres
Portsmouth-San Petersburgo	1	Londres
Inglaterra-Bremen	1	Londres
San Petersburgo-Lisboa	2	Londres
Canarias-Inglaterra	3	Londres
Tenerife-Inglaterra	1	Londres
Tenerife-Nueva Orleans	2	Londres
La Habana-Europa (Puerto indefinido entre Havre y Hamburgo)	1	Londres

En el anterior cuadro podemos observar los trayectos realizados entre 1790 y 1819 con su respectiva plaza aseguradora, siendo las tres rutas más importantes o más frecuentadas son: Tenerife-La Habana, Tenerife-Londres y Tenerife-Cádiz, con 22, 16 y 15 trayectos realizados, respectivamente, y con plazas aseguradoras ubicadas en Cádiz, Londres y Tenerife. Otros trayectos de considerable importancia son los de Tenerife-Hamburgo y Tenerife-Plymouth, con 11 y 13 trayectos, respectivamente,

siendo Londres la plaza aseguradora. En lo referente a algunas partidas, hay que mencionar que algunos trayectos no figuraban en dichos asientos, así como otros datos como el nombre del navío o capitán del propio buque, los cuales finalmente no se han tomado, ya que estos últimos datos resultan superficiales para el estudio de este tema.

CUADRO 4.4. *Conceptos*

CONCEPTO	TRAYECTO
Letras a Londres y Letras a Londres s/navío	Tenerife-Londres; Cádiz Londres
Riesgos a Caracas (efectos, añil, cacao, harina, tejidos, casco, aguardientes)	Tenerife-La Guayra; Tenerife-La Habana; La Guayra-Cádiz; Tenerife-Caracas
Efectos (mercancía) y efectos por Bergantín	Tenerife-La Habana; Bremen-Tenerife; Hamburgo-Tenerife; Hamburgo-Islas Canarias; San Petersburgo-Lisboa
Riesgos a Nueva York (s/buques, vinos)	Tenerife-Nueva York
Riesgos a Philadelphia (vinos, s/navíos)	Tenerife-Philadelphia
Riesgos a Cádiz (seda en rama, seda, cacao, harina, judías, añil, almendras, retornos en frutos(dinero))	Tenerife-Cádiz; La Guayra-Cádiz; Caracas-Cádiz
Riesgos a Hamburgo (vinos, aguardientes, arroz, cargazón de vinos)	Tenerife-Hamburgo
Riesgos a la Habana (harina, remesas por harina, aguardiente, limetones de aguardiente, vinos, s/navíos y buques, s/efectos(mercancía))	Tenerife-La Habana; La Havana-Tenerife
Riesgos a Carolina (vinos)	Tenerife-Charlestown
Riesgos a Philadelphia, Cádiz y Tenerife (harina)	Tenerife Philadelphia; Tenerife-Cádiz
Riesgos a Londres (vinos, s/buque, orchilla)	Cádiz-Londres; Plymouth-Londres; Canarias-Londres; Tenerife-Londres
Riesgos a Alexandría (vinos)	Virginia-Alexandría
Riesgos a Guernsey (vinos)	Guernsey-Hamburgo
Riesgos a Baltimore (vinos)	Tenerife-Baltimore
Riesgos a la Barbada (vinos)	Tenerife-La Barbada

Riesgos a Calcuta (vinos)	Tenerife-Cualquier puerto de Indias
Riesgos a Belfast (vinos)	Tenerife-Belfast
Riesgos a Nueva Orleans (vinos)	Tenerife-Nueva Orleans
Vinos y vinos para el Gobierno de Inglaterra y que la Reina ordena llevar a la Barbada	Benicarló-Tenerife; Cádiz-Canarias; España-Tenerife; Tenerife-Plymouth; Tenerife-La Barbada; Canarias-Puertos indeterminados; Canarias-Londres; Portsmouth-San Petersburgo; Inglaterra-Bremen; San Petersburgo-Lisboa; Canarias-Inglaterra; Tenerife-Inglaterra
Vinos y barrilla	Canarias-Inglaterra; Canarias-Londres
Cacao	Tenerife-Cádiz
Barrilla	Tenerife-Hamburgo
Seda	Tenerife-Cádiz
Baúles	Tenerife-La Habana
Harina con Madan	Tenerife-La Guayra
Orchilla para Londres	Tenerife-Londres
Navio	Tenerife-Rotterdam
Vinos y Aguardientes	Tenerife-La Habana
Líquido de remesas	La Habana-Tenerife
Cargazón por el Progress	Canarias- Londres
Cargamento Bergantín Sterling	Tenerife-Hamburgo
(1)Cólogan Pollard & Cooper, (2)Pablo Lopes, (3)José Gonzales Betancourt, (4)Pedro de Franchi (vinos), (5)José Ruiz, (6)Miguel de Mora (aguardiente), (7)Miguel de Mora, (8)Tomas Cullen, (9)Enrique Seckell, (10)Antonia Bustamante, (11)Tomás de Armas (cacao y añil), (12)Jacobó Gough, (13)Gaspar de Franchi (vinos), (14)Andrés y Pedro Rufsell	(1)Tenerife-Hamburgo;(2)Vera Cruz-Cádiz; (3)La Habana-Cádiz; (4) Tenerife-Philadelphia; (5)Cádiz-Tenerife; (6)Tenerife-La Habana; (7)La Habana Cádiz; (8)Plymouth-Londres; (9) Tenerife-Philadelphpia; (10)Tenerife-La Habana; (11)Caracas-Cádiz; (12)Mogador-Tenerife; (13)Tenerife-Bologne; (14)Hamburgo-Canarias

En este cuadro podemos observar los diferentes conceptos que se encuentran recogidos en los libros de cuentas de la Casa Comercial Cologan en relación con los trayectos abarcados por el transporte de dichos conceptos a lo largo del periodo analizado. La mayor parte de los riesgos desde Tenerife a diferentes destinos como Nueva York, Philadelphia, Londres, Caracas, Hamburgo o la Habana se referían a transacciones realizadas con vinos, aguardientes, harina, cacao, barrilla o seda, siendo también asegurado en numerosas ocasiones el buque o buques que se embarcaban hacia estos destinos para el transporte de dichas mercancías, ante el riesgo de sufrir ataques por parte de corsarios que pudieran imposibilitar la llegada del propio cargamento a su lugar de destino. Cabe mencionar también la aseguración de remesas provenientes de La Habana hacia Tenerife, donde muchos emigrantes enviaban parte del jornal que obtenían hacia su lugar de origen donde vivía la mayor parte de su familia. Esta fluidez en la transacción mercantil entre Tenerife y los puntos de destino se basaba en parte en la fluida relación informativa entre los comerciantes de la Casa Comercial Cologan situados en dichos puntos de destino y los comerciantes de Tenerife, los cuales conocían constantemente la demanda registrada por cada lugar y en cada momento.

CUADRO 4.5. *Tipos de Interés*

TRAYECTO	TIPO DE INTERÉS
Tenerife-Londres	2,35%
Tenerife-La Guayra	4%
Tenerife-La Habana	3,55%
Tenerife-Nueva York	3,63%
Tenerife-Philadelphia	3,06%
Tenerife-Hamburgo	4,71%
Tenerife-Cádiz	3,46%
Vera Cruz-Cádiz	1,88%
La Habana-Cádiz	1,62%
La Guayra-Cádiz	3,78%
Cádiz- Londres	0,72%
Tenerife-Philadelphia/Tenerife-Cádiz	2,25%
Tenerife-Charlestown	2,01%
La Habana-Tenerife	4,42%
Cádiz- Tenerife	4,07%
Virginia-Alexandría	2,74%
Guernsey-Hamburgo	2,70%

Plymouth-Londres	3,63%
Benicarló-Tenerife	6,02%
Caracas-Cádiz	5,86%
Cádiz-Canarias	11,46%
España-Tenerife	5,84%
Tenerife-Plymouth	9,84%
Bremen-Tenerife	16,30%
Tenerife-Caracas	5,38%
Tenerife-Baltimore	3,51%
Tenerife-La Barbada	7,19%
Plymouth-Londres	2,52%
Mogador-Tenerife	11,42%
Tenerife-Cualquier puerto de Indias	3,71%
Tenerife-Blogne	2,61%
Tenerife-Belfast	5,57%
Hamburgo-Canarias	2,83%
Tenerife-Rotterdam	2,35%
Hamburgo-Tenerife	2,94%
Tenerife-La Habana-Tenerife	3,34%
Canarias-Londres	2,22%
Canarias-Puertos indeterminados	3,53%
Portsmouth-San Petersburgo	1,77%
Inglaterra-Bremen	1,47%
San Petersburgo-Lisboa	7,61%
Canarias-Inglaterra	2,41%
Tenerife-Inglaterra	2,27%
Tenerife-Nueva Orleans	2,40%
La Havana-Europa (Puerto indefinido entre Havre y Hamburgo)	7,05%

Tal y como hemos comentado anteriormente, una parte fundamental dentro de los seguro marítimos es el tipo de interés en función del trayecto cubierto por cada uno de los navíos, estando este porcentaje relacionado con el lugar de destino de cada navio

y la carga transportada por dicha embarcación. Entre 1790 y 1819 el tipo de interés de los seguros marítimos oscilaba entre el 0,72%, tipo de interés pagado en el trayecto Cádiz-Londres, y el 16,30%, en el trayecto Bremen-Tenerife. Como podemos observar los tipos de interés superiores al 4-5 % se encuentran claramente influenciados por la situación de conflicto bélico vivido entre 1793 y 1803, donde se pagaba un mayor tipo de interés dado el mayor riesgo en el que se incurría al asegurar los conceptos objeto de transporte. Excluyendo dicho factor bélico, el tipo de interés estándar durante todo el periodo se movía en torno al 2,3-3,5%.

## CONCLUSIONES

Como hemos podido observar a lo largo del estudio, el comercio exterior era una de las principales fuentes de ingresos de la economía isleña, teniendo como producto exportador principal el vino, lo cual permitía a su vez la importación de otros productos o bienes manufacturados. Dada la situación geográfica de las islas como punto clave en la carga y descarga de mercancías durante las diferentes transacciones realizadas, así como por su carácter insular, todo ello dotaba a la aseguración marítima de una significación considerable para la economía insular, ya que los diferentes navíos en los que eran transportadas dichas mercancías debían de ser asegurados junto con la carga u objetos transportados debido a su exposición a numerosos ataques por parte de los enemigos del Imperio Hispano, los cuales aumentaron considerablemente durante el conflicto bélico ocurrido entre 1793 y 1803. Una de las claves de la expansión del comercio isleño fue sin duda las numerosas relaciones o vínculos establecidos por parte de la firma comercial Cologan con los diferentes países y rutas donde realizaban negocios, ya que a estos puntos geográficos emigraban miembros de dicha familia, los cuales informaban constantemente a sus familiares a través de cartas sobre la situación de estos mercados en cada momento.

Bajo mi punto de vista, la realización de este análisis sobre un tema de escaso estudio hasta la fecha constituye no sólo un avance cultural, dado su carácter innovador, sino a su vez una puesta en valor de las capacidades de los comerciantes de la época, que desarrollaron estrategias de comercio muy similares a las actuales, introduciendo entre otras cosas la aseguración marítima, todo ello bajo unos cimientos empresariales y económicos que si bien se encontraban muy por debajo de los que disponemos hoy en día, esta circunstancia dota de una mayor relevancia la labor de estas personas, tanto para la economía insular de la época como para el progreso económico, empresarial y cultural que hemos alcanzado en la actualidad.

## BIBLIOGRAFÍA

MACÍAS HERNÁNDEZ, ANTONIO MANUEL (2001): "Canarias: Una economía insular y atlántica" pp. 476-506 de: GERMÁN ZUBERO, LUIS... et al. (2001) [eds.]: *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX* / Editores: Luis Germán [Zubero], Enrique Llopis [Agelán], Jordi Maluquer de Motes [Bernet], y Santiago Zapata [Blanco] — Barcelona: Crítica, 2001 — 619 pp. — (Crítica/Historia del Mundo Moderno) — ISBN: 84-8432-190-8.



GABRIEL TORTELLA CASARES, LEONARDO CARUANA DE LAS CAGIGAS, JOSÉ LUIS, GARCÍA RUIZ, ALBERTO MANZANO MARTOS, JERÒNIA PONS PONS (2014): “*Historia del seguro en España*”, pp. 24-67. FUNDACIÓN MAPFRE

GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1985.

LUXÁN MELÉNDEZ, S., «Guerra y economía: Canarias durante el conflicto bélico de 1808-1814», en DÍAZ BENÍTEZ, J. J., E. GALVÁN RODRÍGUEZ, y S. LUXÁN MELÉNDEZ (eds.), *Conflictos bélicos y relaciones internacionales (1793-1927). Canarias en la encrucijada de la Guerra de la Independencia*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2011.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1778-1824)», en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, pp. 249-260.

HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., «*El comercio canario-americano y la exportación de harinas a Cuba en el siglo XVIII*», *Vegueta*, 2 (1996), pp. 80-101.

BERNAL, A. M., “Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las Islas Atlánticas y Caribeñas”, en *IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*, Las Palmas de Gran Canaria, 1998, t. I, pp. 50-53.

LOBO CABRERA, M., “Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la Edad Moderna”, LOBO CABRERA, M., Y V. SUÁREZ GRIMÓN (eds.), *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, t. II, pp. 139-150.

GUIMERÁ RAVINA, A., «El Consulado británico en Canarias durante el siglo XVIII», en *Canarias e Inglaterra*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 101-130.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A., M., “El comercio exterior canario (siglos XVI y XVII). Balance crítico y nuevas perspectivas analíticas”, en BÉTHERCOURT MASSIEU, A. (ed.), *Felipe II, el Atlántico y Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, pp. 125-158.

GUIMERÁ RAVINA, A., “la burguesía mercantil canaria en la etapa de libre comercio (1765-1824)” en *el comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, pp.261-287.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Canarias en el proyecto monetario ilustrado», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 38 (1992), pp. 281-376.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «La economía moderna», en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (ed.), *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 135-194.

Webs de interés:

[http://www.ecured.cu/index.php/Historia de la contabilidad.](http://www.ecured.cu/index.php/Historia_de_la_contabilidad)

[www.gobiernodecanarias.org](http://www.gobiernodecanarias.org)

[www.dialnet.es](http://www.dialnet.es)

<http://www.monografias.com/>

## APÉNDICES

### APÉNDICE ESTADÍSTICO A. Seguros marítimos 1790-1793

**Tabla A1. Aseguradores y Plazas**

Nº	Libro	Sig.	Pág.	F_asiento	Asegurador	F_Carta	Plaza
1	LD	215	1541	31/03/1790	Cologan Pollard & Cooper	13/03/1790	Londres
2	LD	215	1541	31/03/1790	Cologan Pollard & Cooper	12/03/1790	Londres
3	LD	215	1551	30/04/1790	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
4	LD	215	1583	30/06/1790	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
5	LD	215	1621	30/09/1790	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
6	LD	215	1632	30/10/1790	Cologan Pollard & Cooper		Londres
7	LD	215	1633	30/10/1790	Cologan Pollard & Cooper		Londres
8	LD	215	1633	30/10/1790	Cologan Pollard & Cooper		Londres
9	LD	215	1745	30/06/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
10	LD	215	1745	30/06/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
11	LD	215	1745	30/06/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
12	LD	215	1774	12/08/1791	Tomás Cologan		Tenerife
13	LD	215	1781	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
14	LD	215	1781	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
15	LD	215	1781	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
16	LD	215	1781	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
17	LD	215	1781	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
18	LD	215	1781	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
19	LD	215	1782	31/08/1791	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
20	LD	215	1805	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
21	LD	215	1805	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
22	LD	215	1807	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
23	LD	215	1807	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
24	LD	215	1807	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
25	LD	215	1807	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
26	LD	215	1807	31/10/1791	Cologan Pollard & Cooper		Londres
27	LD	215	1899	30/04/1792	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
28	LD	215	1899	30/04/1792	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
29	LD	215	1899	30/04/1792	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz

30	LD	215	1899	30/04/1792	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
31	LD	215	1900	30/04/1792	Eduardo y Jacobo Gough	10/11/1791	Cádiz
32	LD	217	1934	30/06/1792	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
33	LD	217	1951	30/06/192	Cologan Pollard & Cooper		Londres
34	LD	217	1951	30/06/192	Cologan Pollard & Cooper		Londres
35	LD	217	1952	30/06/192	Cologan Pollard & Cooper		Londres
36	LD	217	1960	31/07/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
37	LD	217	1960	31/07/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
38	LD	217	1960	31/07/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
39	LD	217	1985	31/08/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
40	LD	217	1985	31/08/1792	Cologan Pollard & Cooper	10/08/1792	Londres
41	LD	217	1935	31/08/1792	Cologan Pollard & Cooper	10/08/1792	Londres
42	LD	217	1987	31/08/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
43	LD	217	1987	31/08/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
44	LD	217	1987	31/08/1792	Cologan Pollard & Cooper		Londres
45	LD	217	2003	30/09/1792	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
46	LD	217	2003	30/09/1792	Pedro de Franchi (*)		Londres
47	LD	217	2003	30/09/1792	Pedro de Franchi (*)		Londres
48	LD	217	2003	30/09/1792	Pedro de Franchi (*)		Londres
49	LD	217	2003	30/09/1792	Pedro de Franchi (*)		Londres
50	LD	217	2003	30/09/1792	Pedro de Franchi (*)		Londres
51	LD	217	2072	31/12/1792	Juan Pedro Merry		Londres
52	LD	217	2072	31/12/1792	Juan Pedro Merry		Londres
53	LD	217	2072	31/12/1792	Juan Pedro Merry		Londres
54	LD	217	2089	18/02/1973	Eduardo y Jacobo Gough	23/01/1793	Cádiz
55	LD	217	2089	18/02/1973	Eduardo y Jacobo Gough	23/01/1793	Cádiz
56	LD	217	2138	30/04/1793	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
57	LD	217	2146	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
58	LD	217	2146	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
59	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
60	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
61	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
62	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
63	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
64	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
65	LD	217	2147	30/04/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
66	LD	217	29	13/05/1793	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz

**Tabla A2 .Conceptos y trayectos**

Nº	Concepto	Trayecto
1	Letras a Londres s/Navio	Tfe.-Londres
2	Letras a Londres s/Navio	Tfe.-Londres
3	Riesgos a Caracas	Tfe-La Guayra
4	Efectos	Tfe-La Habana
5	Yanes de la Cámara	
6	Riesgos a Nueva York	Tfe-Nueva York
7	Riesgos a Philadelphia	Tfe-Philadelphia
8	Cologan Pollard & Cooper	Tfe-Hamburgo

9	Riesgos a Caracas	Tfe-La Habana
10	Seda	Tfe-Cádiz
11	Riesgos a Caracas	Tfe-la Guayra
12	Riesgos a Cádiz(seda en rama)	Tfe-Cádiz
13	Riesgos a Caracas	Tfe-La Guayra
14	Pablo Lopes	Vera Cruz-Cádiz
15	Baúles	Tfe-La Habana
16	Riesgos a Cádiz (seda)	Tfe-Cádiz
17	Harina con Madan	Tfe-La Guayra
18	José González Betancourt	La Habana-Cádiz
19	Vinos	
20	Riesgos a NY S/buques	Tfe-Nueva York
21	Letras a Londres s/Navio	Tfe-Londres
22	Riesgos a Hamburgo (vinos)	Tfe-Hamburgo
23	Riesgos a Hamburgo (vinos)	Tfe-Hamburgo
24	Riesgos a Philadelphia (vinos)	Tfe-Philadelphia
25	Riesgos a Philadelphia	Tfe-Philadelphia
26	Pedro de Franchi (vinos)	Tfe-Philadelphia
27	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
28	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
29	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
30	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
31	Riegos a Caracas (añil y cacao)	La Guayra-Cádiz
32	Cacao	Tfe-Cádiz
33	Letras a Londres s/Navio	Tfe-Londres
34	Letras a Londres s/Navio	Cádiz-Londres
35	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe-Nueva York
36	Letras a Londres s/Navio	Cádiz-Londres
37	Letras a Londres s/Navio	Tfe-Londres
38	Letras a Londres s/Navio	Tfe-Londres
39	Riesgos a Philadelphia, Cádiz y Tfe. (Harina)	Tfe-Philadelphia /Tfe.-Cádiz
40	Riesgos a Carolina (Vinos)	Tfe-Charlestown
41	Riesgos a Hamburgo (vinos y aguardiente)	Tfe-Hamburgo
42	Riesgos a Philadelphpia s/navio	Tfe-Philadelphia
43	Riesgos Hamburgo (vinos)	Tfe-Hamburgo
44	Letras a Londres s/Navio	Tfe-Londres
45	Riesgos a Caracas (Harina)	Tfe-La Guayra
46	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
47	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
48	Riesgos a la Habana (Harina)	Tfe-La Habana
49	Riesgos a la Habana (remesas por Harina)	La Habana-Tfe.
50	Riesgos a Cádiz (cacao)	La Guayra-Cádiz
51	Letras a Londres	Tfe-Londres
52	Letras a Londres	Tfe-Londres

53	Letras a Londres	Tfe-Londres
54	Riesgos a la Habana (limetones de aguardiente)	Tfe-La Habana
55	Riesgos a Cádiz (Harina)	Tfe-Cádiz
56	José Ruiz	Cádiz-Tfe
57	Letras a Londres	Tfe-Londres
58	Letras a Londres	Tfe-Londres
59	Riesgos a Londres	Cádiz-Londres
60	Riesgos a Alexandría (vinos)	Virginia-Alexandría
61	Riesgos a Guernsey (vinos)	Guernsey-Hamburgo
62	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe-Nueva York
63	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe-Nueva York
64	Letras s/navíos	Tfe-Londres
65	Riesgos a Philadelphia (vinos)	Tfe-Philadelphipia
66	Riesgos a la Habana (Aguardiente)	Tfe-La Habana

Tabla A3.Plóliza

Nº	Póliza				Ps	PsF	Rvn
	L	S	D	Libras			
1	1.000,00			1.000,00	97.090,91		
2	300,00			300,00	29.520,00		
3				0,00	0,00	4.500,00	67.500,00
4				0,00	0,00	300,00	4.500,00
5				0,00	0,00		235,00
6	650,00			650,00	63.470,59		
7	1.500,00			1.500,00	149.737,99		
8	600,00			600,00	59.239,19		
9				0,00	0,00	900,00	13.500,00
10				0,00	0,00	1.000,00	15.000,00
11				0,00	0,00	5.000,00	75.000,00
12				0,00	0,00	2.500,00	37.500,00
13				0,00	0,00	1.720,00	25.800,00
14				0,00	0,00		1.500,00
15				0,00	0,00	1.200,00	18.000,00
16				0,00	0,00	5.120,00	76.800,00
17				0,00	0,00	3.000,00	45.000,00
18				0,00	0,00		291,00
19				0,00	0,00	400,00	6.000,00
20	800,00			800,00	79.270,36		
21	1.300,00			1.300,00	129.018,87		
22	500,00			500,00	49.414,60		
23	100,00			100,00	9.894,12		
24	1.800,00			1.800,00	179.975,83		
25	220,00			220,00	21.958,59		
26	1.510,00			1.510,00	150.842,09		
27				0,00	0,00	3.230,00	48.450,00
28				0,00	0,00	1.000,00	15.000,00
29				0,00	0,00	1.000,00	15.000,00

30			0,00	0,00		1.080,00	21.600,00
31			0,00	0,00	34.721,25		520.818,75
32			0,00	0,00	560,00		8.400,00
33	1.000,00		1.000,00	99.469,40			
34	2.000,00		2.000,00	198.875,00			
35	2.000,00		2.000,00	198.431,37			
36	1.545,00		1.545,00	154.048,77			
37	2.000,00		2.000,00	199.191,07			
38	162,00		162,00	16.159,76			
39			0,00	0,00		9.200,00	184.000,00
40			0,00	0,00	2.000,00		30.000,00
41			0,00	0,00	5.820,00		87.300,00
42	220,00		220,00	20.057,14			
43	1.000,00		1.000,00	99.087,95			
44	1.000,00		1.000,00	97.090,91			
45			0,00	0,00	1.500,00		22.500,00
46			0,00	0,00	1.615,00		24.225,00
47			0,00	0,00	500,00		7.500,00
48			0,00	0,00	796,00		11.940,00
49			0,00	0,00	700,00		10.500,00
50			0,00	0,00	600,00		9.000,00
51	140,00		140,00	15.057,78			
52	200,00		200,00	19.145,35			
53	420,00		420,00	39.995,89			
54			0,00	0,00	1.400,00		21.000,00
55			0,00	0,00	5.000,00		75.000,00
56			0,00	0,00	370,00		5.550,00
57	2.000,00		2.000,00	223.051,01			
58	350,00		350,00	38.967,46			
59	2.250,00		2.250,00	218.240,98			
60	240,00		240,00	23.149,37			
61	1.205,00		1.205,00	119.963,77			
62	1.500,00		1.500,00	149.416,65			
63	3.000,00		3.000,00	298.819,27			
64	1.000,00		1.000,00	97.090,91			
65	2.000,00		2.000,00	198.562,83			
66			0,00	0,00	672,00		10.080,00

## APÉNDICE ESTADÍSTICO B. Seguros marítimos 1793-1819

Tabla B1. Aseguradores y Plazas

Nº	Libro	Sig.	Pág.	F_ asiento	Asegurador	F_ Carta	Plaza
67	LD	217	29	13/05/1793	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
68	LD	217	94	30/09/1793	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
69	LD	217	98	25/10/1793	Eduardo y Jacobo Gough	11/09/1793	Cádiz
70	LD	217	98	25/10/1793	Eduardo y Jacobo Gough	11/09/1793	Cádiz
71	LD	217	100	31/10/1793	Cologan Pollard & Cooper		Londres
72	LD	217	105	31/10/1793	Cologan Pollard & Cooper	04/05/1793	Londres



73	LD	217	145	31/01/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
74	LD	217	145	31/01/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
75	LD	217	145	31/01/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
76	LD	217	194	30/04/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
77	LD	217	194	30/04/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
78	LD	217	195	30/04/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
79	LD	217	207	27/05/1794	Eduardo y Jacobo Gough	21/05/1794	Cádiz
80	LD	217	207	27/05/1794	Eduardo y Jacobo Gough	21/05/1794	Cádiz
81	LD	217	207	27/05/1794	Eduardo y Jacobo Gough	21/05/1794	Cádiz
82	LD	217	207	27/05/1794	Eduardo y Jacobo Gough	26/05/1794	Cádiz
83	LD	217	220	31/05/1794	Juan Pedro Merry		Londres
84	LD	217	228	30/06/1794	Eduardo y Jacobo Gough	12/06/1794	Cádiz
85	LD	217	242	30/06/1794	Cologan Pollard & Cooper		Londres
86	LD	217	247	29/07/1794	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
87	LD	217	248	30/07/1794	Cologan Pollard & Cooper	24/06/1794	Londres
88	LD	217	282	30/07/1794	Cologan Pollard & Cooper		Londres
89	LD	217	282	30/07/1794	Cologan Pollard & Cooper		Londres
90	LD	217	319	11/11/1794	Eduardo y Jacobo Gough	14/10/1794	Cádiz
91	LD	217	319	11/11/1794	Eduardo y Jacobo Gough	14/10/1794	Cádiz
92	LD	217	341	15/12/1794	Cologan Pollard & Cooper		Londres
93	LD	217	352	31/12/1794	Cologan Pollard & Cooper		Londres
94	LD	217	358	19/01/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
95	LD	217	358	19/01/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
96	LD	217	366	31/01/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
97	LD	217	397	19/03/1795	Eduardo y Jacobo Gough	3/03/1795	Cádiz
98	LD	217	397	19/03/1795	Eduardo y Jacobo Gough	3/03/1795	Cádiz
99	LD	217	398	19/03/1795	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
100	LD	217	399	23/03/1795	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
101	LD	217	422	23/04/1795	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
102	LD	217	492	31/07/1795	Eduardo y Jacobo Gough	30/06/1795	Cádiz
103	LD	217	492	31/07/1795	Eduardo y Jacobo Gough	30/06/1795	Cádiz
104	LD	217	492	31/07/1795	Eduardo y Jacobo Gough	14/07/1795	Cádiz
105	LD	217	537	16/09/1795	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
106	LD	217	537	16/09/1795	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
107	LD	217	537	16/09/1795	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
108	LD	217	595	30/11/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
109	LD	217	595	30/11/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
110	LD	217	595	30/11/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
111	LD	217	595	30/11/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
112	LD	217	595	30/11/1795	Cologan Pollard & Cooper		Londres
113	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
114	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
115	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
116	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
117	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
118	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
119	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
120	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
121	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
122	LD	218	675	14/03/1796	Cologan Pollard & Cooper		Londres
123	LD	218	1420	22/02/1799	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz



124	LD	219	146	03/02/1802	Guillermo Pollard		Londres
125	LD	219	146	03/02/1802	Guillermo Pollard		Londres
126	LD	219	243	16/07/1802	Juan Lubboch		Londres
127	LD	219	243	16/07/1802	Juan Lubboch		Londres
128	LD	219	243	16/07/1802	Juan Lubboch		Londres
129	LD	219	353	31/12/1802	Guillermo Pollard		Londres
130	LD	219	498	28/07/1803	Diego Cooper y sobrino		Londres
131	LD	219	501	30/07/1803	Guillermo Pollard		Londres
132	LD	219	501	30/07/1803	Guillermo Pollard		Londres
133	LD	219	501	30/07/1803	Guillermo Pollard		Londres
134	LD	219	525	31/08/1803	Guillermo Pollard		Londres
135	LD	219	525	31/08/1803	Guillermo Pollard		Londres
136	LD	219	537	13/09/1803	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
137	LD	219	537	13/09/1803	Eduardo y Jacobo Gough		Cádiz
138	LD	219	538	14/09/1803	Jacobo Gough	30/06/1803	Cádiz
139	LD	219	538	14/09/1803	Jacobo Gough	30/06/1803	Cádiz
140	LD	219	540	15/09/1803	Diego Cooper y Compañía	10/08/1803	Londres
141	LD	219	568	31/10/1803	Jacobo Gough	07/10/1803	Cádiz
142	LD	223	726	30/06/1817	Cologan Barry y cia		Londres
143	LD	223	746	25/08/1817	Cologan Barry y Compañía		Londres
144	LD	223	746	25/08/1817	Cologan Barry y Compañía		Londres
145	LD	223	757	31/08/1817	Cologan Barry y Compañía		Londres
146	LD	223	759	31/08/1817	Cologan Barry y Compañía		Londres
147	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
148	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
149	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
150	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
151	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
152	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
153	LD	223	828	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
154	LD	223	829	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
155	LD	223	829	29/11/1817	Diego Campbell y Compañía		Londres
156	LD	223	881	31/12/1817	Ricardo Theil		Londres
157	LD	223	881	31/12/1817	Ricardo Theil		Londres
158	LD	223	881	31/12/1817	Ricardo Theil		Londres
159	LD	223	916	31/03/1818	Cologan Barry y Compañía		Londres
160	LD	223	1091	30/12/1818	Ricardo Theil		Londres
161	LD	223	1163	28/02/1819	Cologan Barry y Compañía		Londres
162	LD	223	1226	18/05/1819	Cologan Barry y Compañía		Londres
163	LD	223	1235	31/03/1819	Ricardo Theil		Londres
164	LD	223	1235	31/03/1819	Cologan Barry y Compañía	03/03/1819	Londres
165	LD	223	1235	31/03/1819	Cologan Barry y Compañía		Londres
166	LD	223	1256	30/06/1819	Cologan Barry y Compañía	09/06/1819	Londres
167	LD	223	1283	31/07/1819	Cologan Barry y Compañía		Londres
168	LD	223	1283	31/07/1819	Cologan Barry y Compañía		Londres
169	LD	223	1309	30/09/1819	Cologan Barry y Compañía		Londres

**Tabla B2. Conceptos y trayectos**

Nº	Concepto	Trayecto
67	Riesgos a Caracas (tejidos)	Tfe-La Guayra
68	Miguel de Mora (Aguardiente)	Tfe-La Habana
69	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe-Nueva York
70	Miguel de Mora	La Habana-Cádiz
71	Riesgos a Hamburgo (arroz)	Tfe-Hamburgo
72	Tomas Cullen	Plymouth-Londres
73	Vinos	Benicarló-Tfe.
74	Riesgos a Cádiz (Judías y Harina)	Tfe-Cádiz
75	Riesgos a Cádiz (Judías y Harina)	Tfe-Cádiz
76	Riesgos a Cádiz (Judías y Harina)	Tfe-Cádiz
77	Riesgos a Cádiz (Judías y Harina)	Tfe-Cádiz
78	Riesgos a Cádiz (Judías y Harina)	Tfe-Cádiz
79	Riesgos a la Habana (Vinos, aguardiente y harina)	Tfe-La Habana
80	Riesgos a Cádiz (seda)	Tfe-Cádiz
81	Riesgos a Cádiz (cacao y añil)	Caracas-Cádiz
82	Vinos	Cádiz-Canarias
83	Letras	Tfe-Londres
84	Riesgos a la Habana (vinos)	Tfe-La Habana
85	Riesgos a Hamburgo (arroz)	Tfe-Hamburgo
86	Riesgos a la Habana	Tfe-La Habana
87	Vinos	España-Tfe
88	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
89	Vinos	Tfe-Plymouth
90	Riesgos a Cádiz (seda y judías)	Tfe-Cádiz
91	Riesgos a la Habana	La Habana-Tfe.
92	Vinos a cuenta del Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
93	Efectos	
94	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe.-Nueva York
95	Enrique Seckell (vinos)	Tfe.-Philadelphia
96	Efectos (fardos de lencería)	Bremen-Tfe.
97	Riesgos a Cádiz (cacao y añil)	Caracas-Cádiz
98	Antonia Bustamante	Tfe-La Habana
99	Riesgos a Caracas (casco)	Tfe-Caracas
100	Thomas De Amas (cacao y añil)	Caracas-Cádiz
101	Riesgos a Cádiz (seda y judías)	Tfe.-Cádiz
102	Riesgos a Cádiz (seda y almendras)	Tfe.-Cádiz
103	Riesgos a Cádiz (Harina, judías y almendras)	Tfe.-Cádiz
104	Riesgos a Caracas (efectos y cacao)	Tfe-La Guayra
105	Riesgos a Baltimore (vinos)	Tfe.- Baltimore
106	Riesgos a Cádiz (retornos en frutos)	La Guayra-Cádiz
107	Riesgos a la Habana (aguardiente)	Tfe.-La Habana
108	Riesgos a la Barbada (vinos)	Tfe-La Barbada
109	Riesgos a Philadelphia (vinos)	Tfe.-Philadelphia

110	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe.-Plymouth
111	Vinos que la Reina ordena llevar a la Barbada	Tfe-La Barbada
112	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe.-Nueva York
113	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
114	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
115	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
116	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
117	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
118	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
119	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
120	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
121	Vinos para el Gobierno de Inglaterra	Tfe-Plymouth
122	Riesgos a Londres (vinos)	Plymouth-Londres
123	Jacobo Gough	Mogador-Tfe.
124	Barrilla	Tfe.- Hamburgo
125	Barrilla	Tfe.- Hamburgo
126	Riesgos a Calcuta (vinos)	Tfe- Cualquier Puerto de Indias
127	Riesgos a Calcuta	Tfe- Cualquier Puerto de Indias
128	Gaspar de Franchi (vinos)	Tfe- Bologne
129	Riesgos a Hamburgo (cargason de vinos)	Tfe-Hamburgo
130	Riesgos a Belfast (Barrilla y vino)	Tfe- Belfast
131	Orchilla para Londres	Tfe-Londres
132	Andrés y Pedro Rufsell	Hamburgo-Canarias
133	Andrés y Pedro Rufsell	Hamburgo-Canarias
134	Seguro s/navio	Tfe-Rotterdam
135	Efectos	Hamburgo-Tfe.
136	Vino y Aguardiente	Tfe-La Habana
137	Líquido de la remesa	La Habana-Tfe.
138	Riesgos a La Habana s/navíos y Buques	Tfe-La Habana /La Habana-Tfe.
139	Varias Remesas	La Habana-Tfe.
140	Seguro s/equipaje	
141	Riesgos a La Habana	Tfe-La Habana
142	Riesgos a Londres s/Buque	Canarias-Londres
143	Riesgos a la Habana (Vinos)	Tfe-La Habana
144	Riesgos a Nueva York (vinos)	Tfe- Nueva York
145	Efectos	
146	Efectos por Bergantín	Hamburgo-Islas Canarias
147	Vinos	Canarias- Puertos indeterminados
148	Vinos	Canarias- Puertos indeterminados
149	Vinos	Canarias-Londres
150	Vinos	Portsmouth-San Petersburgo
151	Vinos	Inglaterra-Bremen
152	Vinos y Barrilla	Canarias-Londres
153	Efectos	San Petersburgo-Lisboa
154	Vinos	San Petersburgo-Lisboa
155	Cargason por el Progress	Canarias- Londres
156	Vinos	Canarias-Inglaterra
157	Vinos y Barrilla	Canarias-Inglaterra
158	Vinos y Barrilla	Canarias-Inglaterra
159	Cargamento Bergantín Sterling	Tfe-Hamburgo

160	Vinos	
161	Vinos	Tfe-Inglaterra
162	Riesgos a Nueva Orleans (vinos)	Tfe- Nueva Orleans
163	Vinos	Canarias-Puerto indeterminados
164	Riesgos a Caracas (aguardientes)	Tfe-Caracas
165	Riesgos a Nueva Orleans (vinos)	Tfe- Nueva Orleans
166	Riesgos a Londres (Orchilla)	Tfe-Londres
167	Vinos y Aguardientes	
168	Riesgos a la Habana (vinos y aguardientes)	Tfe-La Habana
169	Riesgos a la Habana s/ Efectos	La Habana-Europa (Puerto indefinido entre Havre y Hamburgo)

Tabla B3.Póliza

Nº	Póliza				Ps	PsF	Rvn
	L	S	D	Libras			
67				0,00	0,00	1.792,00	26.880,00
68				0,00	0,00	600,00	9.000,00
69				0,00	0,00	9.000,00	135.000,00
70				0,00	0,00		7.467,50
71	50,00			50,00	0,00		
72	1.200,00			1.200,00	0,00		
73				0,00	0,00	380,00	5.700,00
74				0,00	0,00	3.980,00	59.700,00
75				0,00	0,00	1.020,00	15.300,00
76				0,00	0,00	3.980,00	59.700,00
77				0,00	0,00	1.020,00	15.300,00
78				0,00	0,00	4.000,00	60.000,00
79				0,00	0,00	4.000,00	60.000,00
80				0,00	0,00	16.099,00	241.485,00
81				0,00	0,00	18.308,25	274.623,75
82				0,00	0,00	1.850,00	27.750,00
83	250,00			250,00	0,00		
84				0,00	0,00	650,00	9.750,00
85	350,00			350,00	0,00		
86				0,00	0,00	600,00	9.000,00
87	1.450,00			1.450,00	0,00		
88	4.200,00			4.200,00	0,00		
89	225,00			225,00	0,00		
90				0,00	0,00	3.000,00	45.000,00
91				0,00	0,00	600,00	9.000,00
92	4.200,00			4.200,00	0,00		
93	450,00			450,00	0,00		
94	3.250,00			3.250,00	0,00		
95	1.300,00			1.300,00	0,00		
96	1.150,00			1.150,00	0,00		
97				0,00	0,00	7.275,00	109.125,00
98				0,00	0,00	900,00	13.500,00

99			0,00	0,00	900,00		13.500,00
100			0,00	0,00	1.300,00		19.500,00
101			0,00	0,00	8.000,00		120.000,00
102			0,00	0,00	3.399,00		50.985,00
103			0,00	0,00	2.000,00		30.000,00
104			0,00	0,00	2.400,00		36.000,00
105			0,00	0,00	800,00		12.000,00
106			0,00	0,00	10.000,00		150.000,00
107			0,00	0,00	3.100,00		46.500,00
108	92,00		92,00	0,00			
109	225,00		225,00	0,00			
110	2.550,00		2.550,00	0,00			
111	2.600,00		2.600,00	0,00			
112	2.000,00		2.000,00	0,00			
113	1.950,00		1.950,00	0,00			
114	2.080,00		2.080,00	0,00			
115	1.430,00		1.430,00	0,00			
116	3.250,00		3.250,00	0,00			
117	4.500,00		4.500,00	0,00			
118	2.300,00		2.300,00	0,00			
119	2.300,00		2.300,00	0,00			
120	1.000,00		1.000,00	0,00			
121	2.600,00		2.600,00	0,00			
122	170,00		170,00	0,00			
123			0,00	0,00	860,00		12.900,00
124	4.000,00		4.000,00	0,00			
125	4.000,00		4.000,00	0,00			
126	500,00		500,00	0,00			
127	480,00		480,00	0,00			
128	5.050,00		5.050,00	0,00			
129	1.350,00		1.350,00	0,00			
130	2.900,00		2.900,00	0,00			
131	500,00		500,00	0,00			
132	3.700,00		3.700,00	0,00			
133	150,00		150,00	0,00			
134	2.450,00		2.450,00	0,00			
135	6.460,00		6.460,00	0,00			
136			0,00	0,00	1.000,00		15.000,00
137			0,00	0,00		523,00	10.460,00
138			0,00	0,00	38.535,38		578.030,70
139			0,00	0,00	21.000,00		315.000,00
140	300,00		300,00	0,00			
141			0,00	0,00	5.040,00		75.600,00
142	940,00		940,00	0,00			
143	1.000,00		1.000,00	0,00			
144	400,00		400,00	0,00			
145	1.500,00		1.500,00	0,00			
146	2.300,00		2.300,00	0,00			
147	5.000,00		5.000,00	0,00			
148	2.200,00		2.200,00	0,00			
149	940,00		940,00	0,00			

150	335,00			335,00	0,00			
151	1.190,00			1.190,00	0,00			
152	3.000,00			3.000,00	0,00			
153	2.000,00			2.000,00	0,00			
154	1.700,00			1.700,00	0,00			
155	1.500,00			1.500,00	0,00			
156	940,00			940,00	0,00			
157	3.000,00			3.000,00	0,00			
158	1.500,00			1.500,00	0,00			
159	4.100,00			4.100,00	0,00			
160	480,00			480,00	0,00			
161	1.800,00			1.800,00	0,00			
162	250,00			250,00	0,00			
163	4.000,00			4.000,00	0,00			
164	2.100,00			2.100,00	0,00			
165	3.000,00			3.000,00	0,00			
166	1.000,00			1.000,00	0,00			
167	2.400,00			2.400,00	0,00			
168	4.500,00			4.500,00	0,00			
169	4.300,00			4.300,00	0,00			

Fuente: Elaboración propia (Los espacios en blanco en las tablas de los apéndices se deben a que dicha información no se encontraba en los libros diarios)