



Aseguradoras de esclavos en Cuba, siglo XIX*

Slaves' Insurance Companies in Cuba, Nineteenth Century

Rosell CRUZ PASOS

Investigador independiente, Cuba

Resumen: En 1833 fueron creadas en La Habana dos aseguradoras con objetivos específicos y diferentes de las restantes: proteger financieramente tanto la trata negrera como la tenencia de esclavos en la unidad productiva, con las cuales, negreros y esclavistas se protegían individualmente ante la pérdida de su mercancía, los primeros, y su propiedad, los segundos. Para hacerlo debieron aplicar la doble condición de mercadería y bien mueble al africano, binomio necesario porque eran dos momentos diferentes de la esclavitud: la transportación trasatlántica masiva de seres humanos, para lo cual se utilizó el milenario y consabido seguro marítimo, solo que especialmente autorizado para este caso particular de “mercancía”; y, la estancia del esclavo en el lugar asignado para explotarlo, para lo cual se instituyó un nuevo tipo de aseguradora que afianzaba el bien máspreciado del esclavista. Así mismo, el artículo evidencia que en ningún caso lo ofertado por aquellas aseguradoras podría denominarse seguro de vida, comparándolas con las aseguradoras que realizaron similar cobertura en otros países.

Palabras clave: Aseguradoras de esclavos; historia del seguro en Cuba.

Abstract: In 1833, two insurance companies were created in Havana with specific and different objectives from the rest: to financially protect both the slave trade and the stay of slaves in the productive unit, with which slave owners and slaveholders individually protected themselves against the loss of their merchandise, the former, and his property, the latter. To do so, they had to apply the double condition of merchandise and movable property to the African, a necessary binomial because they were two different moments of slavery: the massive transatlantic transportation of Humans beings, for which the millennial and well-known maritime insurance was used, only specially authorized for this particular case of “merchandise”; and, the stay of the slave in the place assigned to exploit it, for which a new type of insurance company was instituted to secure the most precious asset of the slave owner. Likewise, the article evidence that in no case what is offered by insurance company could be called life insurance, comparing them with the insurance companies that carried out similar coverage in others countries.

Keywords: Slaves' Insurance Companies; Insurance History in Cuba.

* Este trabajo está basado en la investigación realizada para el último libro de Rosell Cruz Pasos (2021). *El seguro en Cuba: aproximación histórica*. La Habana: Editorial Universitaria. Disponible en <http://catalogo.reduniv.edu.cu>.



Introducción

La esclavitud, como modo de producción, fue caracterizada por Carlos Marx como un tipo particular de organización social en relación a la forma de producción dentro de la evolución histórica de las fuerzas productivas, que contribuyó a la acumulación no capitalista de riqueza que precedió y aportó financiamiento a la industrialización británica. Determinada por la existencia de dos fuerzas antagónicas: los esclavos, quienes no eran dueños de su fuerza de trabajo; y los esclavistas, que podían decidir sobre la vida de aquellos, lo que les permitió —dada aquella forma particular de concebir la sociedad— a estos últimos el poder asegurar a los primeros en semejante condición. El pecado original que potenció la esclavitud basada en el color de la piel durante los siglos XVI-XIX, fue concebir el desarrollo de la sociedad europea basado en el trabajo esclavo, por tanto, se trató de un crimen colectivo, donde todo lo que vino después fue consecuencia de aquella decisión.

Apenas hay delito o crimen que no se halle comprendido en la trata. Desde la estafa hasta el asesinato; desde el contrabando hasta el cohecho; desde la falsedad hasta el sacrilegio, apenas hay perversidad que no venga a acompañar esos actos (Armas, 1866: 310).

El seguro en la isla fue organizado durante el siglo XIX teniendo en cuenta las relaciones comerciales, la estructura mercantil y los acontecimientos internacionales que influenciaron en ella:

- La guerra de sucesión en España, que incrementó el poder de Gran Bretaña como resultado del tratado de Utrecht.
- La economía de plantación utilizada en el Caribe que incrementó la demanda de mano de obra, aplicada también en la isla.
- El libre comercio decretado posterior a la toma de La Habana por los ingleses y sus consecuencias mercantiles.
- La abolición de la esclavitud en las colonias de América que, como fenómeno social, transitó por un largo proceso no exento de altibajos.

La primera aseguradora fundada en Cuba fue la Santísima Virgen Nuestra Señora de Regla y el Señor San Cristóbal, el 24 de enero de 1795, porque las existentes en el puerto de La Habana con similar propósito, La Purísima Concepción y María Santísima de los Dolores, actuaban desde la Coruña y allá había que ir para recibir la indemnización, pero no es de esta, ni del Iris, que cubrió el riesgo de incendio o La Hereditaria, que garantizara la vida de los habaneros —ambas fundadas en 1855— que trata el artículo. En este trabajo se exponen particularmente las aseguradoras de esclavos creadas en 1833 y cómo se solventó la misma necesidad en otros países.

En todas las naciones donde hubo tráfico de negros se estableció la costumbre de asegurar aquellos embarques, ya fuesen dentro del llamado comercio triangular —Europa, África, América— o solo en su “pasaje interno” —África, América—, por aseguradoras marítimas de sus respectivos países, lo cual era aceptado como una “típica” aventura marítima de ir, comprar una mercancía y transportarla para luego revenderla. Posteriormente, a partir de 1830, también

comenzó a utilizarse el seguro para afianzar al esclavista sobre la pérdida de sus esclavos en las unidades productivas de las colonias americanas por aseguradoras presentes en cada una de ellas. Con la salvedad de que, en Cuba, la administración española ideó un nuevo tipo de aseguradora mutua especializada para cubrir tal demanda.

Esclavitud, azúcar y seguro

Después de reflexionar sobre las diversas cifras propuestas por Alberto Hume, Canga Argüelles, Bancroft y el abate Raynal de la cantidad de africanos extraídos a través del Atlántico y mediante el uso de la fuerza para ser comercializados como esclavos, Armas, concluyó que “no será por tanto muy aventurado admitir la cifra de diez millones para representar el número de víctimas del odioso tráfico” (1866: 124). Por su parte, Inikori acepta como mínimo de aquel horrendo tráfico, los once millones propuestos por el profesor Philip D. Curtin, en *The Atlantic Slave Trade* (1969), concluyendo que en total la trata involucró a no menos de diecinueve millones de africanos durante los siglos XVI al XIX si se incluyen los que murieron durante la captura —primera etapa de la esclavitud— y los vendidos por otras rutas (1979: 57-58).

The Trans-Atlantic Slave Trade Database (2018) tiene registradas 12 509 272 personas arrancadas de su tierra natal en el período comprendido entre los años 1500 al 1880; de las cuales 1 813 631 murieron en la travesía, víctimas del hacinamiento, hambre, sed, maltrato, epidemias y los riesgos del mar a que estaban expuestas durante el trayecto, lo que representa una letalidad promedio del 14,5 %, inferior al 16,6 % alcanzada por los negreros que abastecían el imperio español. Mientras que para el período 1831-1866 los negreros que traficaron hacia la isla de Cuba solo tuvieron, según la misma fuente, un 13,7 % de letalidad —62 215 muertes entre los 454 520 embarcados—, lo que a todas luces resulta poco creíble porque significaría que los traficantes criollos alcanzaron una mejor efectividad que el resto de naciones, al tiempo que eran perseguidos eficazmente por la armada inglesa y hacinaban sus cautivos en demasía al transportar tres o más de ellos por cada tonelada de capacidad del navío. Además, ¿quién podría certificar la contabilidad real de aquel comercio ilegal? Por su parte, Armas estimó que entre 1815-1847 la letalidad de aquel comercio se incrementó hasta el veinticinco por ciento porque “la trata se hizo más cruel desde que fue prohibida” y porque se incrementó la necesidad de mano de obra y con él el contrabando de negros, lo que no dejaba registros oficiales y sí más muertos, también afirmó que desde el siglo anterior la letalidad había sido del catorce por ciento (1866: 121-123).

Los africanos traídos para ser esclavizados eran denominados Piezas de Indias, los comprendidos entre 18-35 años de edad; Mulecones, los de 14-18 años; Muleques, los de 7-14 años y Mulequillos, los de menor edad. Como no tenían forma de saber la edad real, los vendían según su edad aparente y la altura de cada uno. Después de realizado el desembarque, los marcaban con hierro candente y los medían, alistándolos así para la venta, la que ocurría en pública subasta. La marca real era aplicada en el pecho derecho, mientras que la compañía negrera insertaba la suya en el omóplato izquierdo. Para medirlos usaban una

vara marcada, exigiendo para las piezas más de siete cuartas, como Mulecones aceptaban los de cinco a siete, como Muleques los de tres a cinco y como Mulequillos los más pequeños. Dentro de cada categoría, a mayor altura se incrementaba el valor de venta.

La industria del azúcar fue el motor impulsor de la economía cubana durante siglos y el máximo generador del potencial asegurable, expresado en la exportación de azúcar y sus derivados; así como en la importación de los insumos industriales necesarios para la producción y la maquinaria que garantizaba el incremento de la capacidad industrial; también de los alimentos y demás vituallas necesarias para la vida cotidiana de los habitantes de la isla, todo aquello fue objeto de seguro aunque no siempre fue asegurado. El capital asegurable —solo en la industria azucarera— fue calculado por Erenchun en más de ciento sesenta millones de pesos:

Existe un total de ingenios en toda la Isla ascendente a 1560, con dotaciones correspondientes, una considerable área de terreno, aperos, utensilios, máquinas, animales y demás efectos necesarios que excede en valor a la alzada suma de 140 000 000 de pesos, y que producen otra que pasa de los 20 000 000 (1857: 826).

Dos años más tarde, en el *Manual de la isla de Cuba*, dicho capital fue calculado nuevamente, esta vez por José García de Arboleya, en más de ciento ochenta y cinco millones.

El capital que representan los ingenios existentes en la Isla es aproximadamente de 181 500 000 pesos, agregando por animales no más que 3 500 000 atendido el incremento de la maquinaria, resulta un capital de 185 000 000 de pesos (1859: 140).

A este último cálculo habría que sumar los más de treinta millones estimados por el propio autor, obtenidos por la venta de la producción realizada aquel año. Para afianzar el régimen se fundaron diversas aseguradoras, a las cuales habría que sumar las venidas de España y las extranjeras que también lo hicieron. Para el mercado de seguro en la isla durante el siglo XIX (Cruz, 2019: 863), ha reportado “78 aseguradoras: 36 españolas (61 % fundadas en La Habana) y 42 extranjeras”.

Desde que se autorizaron los primeros trapiches, con mano de obra esclava, se aplicaron fórmulas de protección relacionada a esta industria. A propuesta de Simón Valdés, procurador general de la ciudad de La Habana en 1604, se creó una Caja de Ajusticiados, mecanismo compensatorio ideado para reponer el valor de los esclavos ejecutados. Posteriormente hubo diversos intentos por restablecerla, el último ocurrió en 1835 cuando la administración española ya había autorizado la creación (1833) de una aseguradora especializada para ofertar la deseada cobertura afianzadora, en todas las épocas que se intentó reflotar el proyecto este fracasó, porque los hacendados no contribuyeron a su mantenimiento o lo hicieron muy irregularmente.

Los amos, ante el temor de que les ajusticiasen un esclavo, sobornaban a los jueces, resultando así sentencias absolutorias en la mayoría de los casos, ya que “...el interés individual de los amos se halla en contradicción con el de la vindicta pública”. Para evitar esto, se constituyó en 1815 una “caja de siervos” que in-

demnizaba a los amos en caso de condena de muerte a sus esclavos (Moreno Friginals, 2001, nota n.º 25: 554).

La propuesta de 1815 corrió con igual suerte que las anteriores. Según Gual Camarena (1953: 247), este mecanismo resarcitorio había sido creado en Valencia en el año 1445, autorizado por la reina María, durante el reinado de Alfonso V.

Para afianzar la esclavitud, las aseguradoras creadas debieron adecuarse a dos momentos diferentes y, en consecuencia, adoptar la estructura y funciones idóneas para cada uno de ellos. Primero la transportación de los africanos para ser esclavizados, que requería una póliza que afianzara al negrero ante la pérdida o incapacidad del navío para completar la travesía, protección materializada a través de un seguro de flete, es decir, un Seguro Marítimo, porque el transportado no era un pasajero en el barco, era la carga, quien, desde el punto de vista legal en ese momento, no era esclavo: lo convertían en propiedad al momento de ser marcado con fuego y en esclavo en el instante de ser vendido, ambos acontecimientos ocurrían en el puerto de destino. Según esta propuesta, el calificativo de tráfico negrero sería aplicable solo a los trasladados directamente desde África, mientras que a los revendidos entre colonias —formalmente esclavizados— correspondería el de tráfico de esclavos.

La permanencia del esclavo en la unidad productiva —hacienda, ingenio, almacén, mina, puerto, cafetal, etc.— donde se le explotaba, requería de una póliza que garantizara al amo poder recuperar la pérdida monetaria sufrida por la muerte o menoscabo del subyugado, logrado a través de un seguro terrestre de daño patrimonial pecuniario, incluido dentro de la clasificación general como un Seguro Terrestre.

De lo dicho anteriormente se infiere que ninguno de los dos casos puede reputarse como seguro de vida, tal y como había sido conceptualizado en las Ordenanzas de la Marina Francesa redactadas por Colbert en el año 1681:

Art. 9. Todos los navegantes, pasajeros y otros, pueden tomar seguro sobre la libertad de sus personas. En ese caso la póliza contendrá: el nombre, nacionalidad, residencia, edad y calidad de la persona asegurada; así mismo, el nombre del barco, el puerto de salida y destino final; la suma pagadera, en el caso de que sea capturado, para cubrir el rescate y los gastos de regresar a casa; la persona que recibirá el dinero de los aseguradores, y la pena incurrida por retraso en el pago.

Art. 10. El seguro sobre la vida de las personas está prohibido.

Art. 11. No obstante, se puede tomar un seguro sobre la vida de la persona que se rescata del cautiverio, por la cantidad del rescate, el cual los aseguradores deben pagar si durante el regreso a casa la persona es capturada nuevamente, asesinada, se ahoga, o perece por cualquier causa, excepto la muerte natural (Armstrong, 2003: 168-169).

Ordenanzas francesas que se constituyeron en importante fuente para legislaciones posteriores de todo el mundo. Sus artículos prohibitorios relacionados al seguro fueron incluidos en las normas de cada estado, debido principalmente al influjo del catolicismo que no permitía el contrato de seguro de vida, como refleja el artículo diez ya visto, que a su vez fue tomado del artículo veinticuatro de la primera ordenanza de Ámsterdam. Era tal la necesidad de alcanzar una protec-

ción financiera adecuada para el comercio que se incluyeron en la norma dos artículos para atenuar la prohibición antes dicha: el nueve, que autorizaba el seguro de libertad, fundamentado teóricamente en la diferencia conceptual entre vida y libertad; y el once, que protegía ante una eventual recaptura del navío. Con estos artículos se garantizaba financieramente la continuidad de la actividad mercantil de aquellos comerciantes y marineros que eran capturados por enemigos, en primer lugar, al permitirles vivir y continuar con su actividad cotidiana y en segundo término porque implicaba un desembolso mínimo de capital, la prima pagada al asegurador. En aquella época el apresamiento constituía una experiencia fatal a menos que se pagase el rescate solicitado por los piratas, cuyo único interés era recibir una remuneración por su “trabajo” de apresar naves (véase Weskett, 1781: 72).

Aseguradoras del tráfico negrero

Consistía la trata en organizar una expedición marítima a las costas de África con el objetivo de adquirir africanos cautivos, mediante la compra o trueque, para transportarlos y venderlos como esclavos en las colonias de América. Aquella operación requería disponer de un barco, cepos y grilletes para encadenar a los cautivos, agua y alimentos para la tripulación y los encadenados, mercaderías para el trueque y dinero en efectivo para pagos y sobornos, además de los salarios de la tripulación. Aventura económica que utilizó la garantía financiera que proporciona el seguro.

Se ha dicho repetidamente que en Cuba no se aseguraban aquellos barcos asiduamente, debido a la falta de pruebas documentales. Posiblemente se trate de un caso de sentido común, porque si la trata era ilegal su afianzamiento no podría haber sido público y como los aseguradores disponibles eran muchas veces los mismos que financiaban el tráfico y probablemente los destinatarios finales de aquella carga, fácilmente se habrían puesto de acuerdo en mantener oculto el seguro realizado sobre aquel tráfico, por lo que tal falta de evidencias no implica necesariamente que no ocurrió. Téngase en cuenta que asegurar la transportación de esclavos en el reino español estuvo regulada, al menos, desde el 2 de julio de 1618 cuando se incluyó como la orden n.º 58 del consulado por el rey Felipe III, en lo que luego sería el artículo trigésimo tercero del seguro en la Carrera de Indias, el cual establecía:

Ley XXXIII. En los seguros que se hicieren sobre esclavos, o sobre bestias, se declare en la póliza, que son sobre ellos, y en otra forma no corran riesgo los aseguradores; y si alguna bestia se echare al mar, no se pueda repartir por avería gruesa, y sea a cuenta de los aseguradores (León y Solórzano, 1774: folio 100).

La autorización española para abastecer sus posesiones con esclavos generó asientos o contratas oficiales, donde nunca se permitía la cláusula de libertad de derecho para el asentista. Como dijo Zamora y Coronado:

Los asientos eran contratas, que por un precio alzado hacían los hombres de negocios con la hacienda pública, para facilitarle los artículos necesarios a la

administración y la subsistencia de los ejércitos y armadas, y para la elaboración de los géneros estancados, o su conducción a los mercados (1844: 449).

Contratas que, mientras fue legal la esclavitud, les fueron otorgados a traficantes de diferentes naciones, según los acuerdos y compromisos temporales en que se involucraba el reino español. En la obra *Annals of Commerce* de McPherson, aparece que “el asiento de negros, comprometió a la *British South Sea Company* a transportar 4 800 esclavos anualmente a partir del primero de mayo de 1713 por espacio de treinta años” (1805: 32-33). Esto significa que podían vender en las colonias españolas hasta un total de 144 000 esclavos. Antes que ellos, desde 1701, el proveedor oficial había sido la compañía francesa *Compagnie de Guinée* y, desde 1622, la holandesa *Dutch East India Company*, así como la compañía portuguesa de Guinea lo había sido desde el año 1601. También se concedieron Asientos a suministradores de otras nacionalidades.

Solo cuando el incipiente capitalismo inglés vio frenado su desarrollo por el anterior régimen, decretó la abolición del modo de producción esclavista, obligando, con su supremacía naval y financiera, a los otros estados a aceptarlo. Este fue el momento histórico en que ocurrió el auge negrero en Cuba, debido a la necesidad de continuar abasteciéndose de mano de obra esclava, porque no había capital suficiente para convertirse al modo capitalista y por la reticencia de la clase gobernante. El surgimiento de las aseguradoras de esclavos especializadas fue, principalmente, resultado de aquella perentoria necesidad.

El abastecimiento de mano de obra esclava —necesaria para reponer la pérdida de cada año—, la ampliación de la industria y el cultivo de caña —primero cuando los trapiches se convirtieron en ingenios y luego al convertirse estos en centrales azucareros— fueron sustentados principalmente sobre la base del tráfico nacional por negreros criollos pertenecientes a muchas familias de abolengo, como el grupo Alfonso-Aldama-Madan; el consorcio familiar Cuesta Manzanal-González Larrinaga-Pérez de Urría; y las sociedades: Joaquín Gómez y Hermanos de la Vega; Poey-Hernández-Frías; Gabriel Lombillo-Suárez Argudín; etc. (Moreno Fraginals, 2001: 146-147). Todas estas, y otras más, tuvieron como fuente de enriquecimiento la esclavitud en general y la trata en particular:

En resumen, la documentación oficial del período 1800-1820 menciona un total de 76 individuos o firmas comerciales que unas veces independientemente y otras veces asociados entre sí, se dedican al tráfico de esclavos africanos desde La Habana y Matanzas (Moreno Fraginals, 2001: 148).

Para afianzar la trata de negros en Cuba hubo dos compañías aseguradoras especialmente autorizadas: la Compañía de Seguros Marítimos fundada en 1802 por los señores Felipe Fernández de Silva y Miguel de Arambarri; y Especulación, por el señor José Ramón Martelo y Otero, quien fungía como regidor del ayuntamiento constitucional de La Habana en 1833 (Cruz Pasos, 2021: 108), fundada para respaldar el incremento del tráfico y porque la anterior había dejado de existir. Estuvo activa hasta el 3 de diciembre de 1870 cuando sus accionistas decidieron convertirla en el Banco Mercantil de La Habana, S.A. Sobre estas aseguradoras David Turnbull, en *Travels in the West*, informó que ambas abandonaron su línea de riesgos relacionados con la trata, por serles económicamente desfavorable:

Los comerciantes regulares de esclavos también han encontrado los medios para proteger sus intereses, por el principio ordinario de los seguros. De hecho, hay dos asociaciones regulares en La Habana, una titulada Compañía de Seguros Marítimos y la otra Especulación, cuyos objetos originales eran casi exclusivamente la cobertura de los riesgos de los esclavos (1840: 141).

También afirmó más adelante que “tengo ahora copias ante mí de los balances de situación de las dos asociaciones” (1841: 142), lo cual tiende a confundir, por lo que debe interpretarse correctamente ya que estas compañías no llegaron a coexistir. Cuando Turnbull viajó a Cuba —finales de 1838— Especulación ya había sido modificada en 1835 y refundada en 1838 y la otra hacía muchos años que había salido del mercado, por lo que dichas copias no eran recientes. Cuando afirma “también han encontrado” seguramente se refería al hecho de que otros, especialmente los ingleses, en su momento habían utilizado las bondades del seguro para afianzar su propio tráfico, o tal vez pretendía extrapolar el papel de aquel en el auge del seguro inglés al de la isla, lo que habría sido a todas luces una exageración.

Sobre este mismo tema y en la misma época, el abolicionista irlandés Richard Robert Madden, en su obra *The Island of Cuba*, al hablar sobre el estado de la esclavitud, ratifica la existencia de las dos aseguradoras ya mencionadas, agregando además que:

Aunque estaban autorizadas para aceptar hasta treinta y cinco mil pesos de valor asegurable en cada póliza, raramente aceptaban más de veinte mil y que, la mayoría de los propietarios de aquellas naves no las aseguraban, y cuando lo hacían, generalmente ubicaban el riesgo con suscriptores privados que les cobraban tasas del 33 al 36 % (1849: 33).

La inhumanidad del sistema y la falta de escrúpulos de quienes lo ejercieron, ocasionó la muerte de muchísimos africanos. Ejemplo de ello fue el testimonio dado por varios funcionarios del puerto de La Habana, incluyendo al sabio cubano Tomás Romay, quien era encargado de vacunar a aquellos desdichados al llegar contagiados a la rada, de la fragata española *Amistad*, que arribó a puerto con 188 cautivos en pésimas condiciones de salud, de los 733 —una mortandad del 74 %— que habían encadenado al partir de África, a razón de tres por tonelada de desplazamiento, al ser increpado. El capitán de la nave respondió que tal mortalidad no se debió al exceso de carga sino al hambre, consecuencia de la demora en la travesía, como si la alimentación de aquellos infaustos no hubiese sido también su responsabilidad. Moreno Friginals (2001: 145) no señala la fecha del evento (2001: 145) pero calculamos que debió ocurrir durante la década de 1830 mientras sucedía la primera epidemia de cólera y el Dr. Romay era médico principal del hospital San Ambrosio de La Habana.

En 1821, y como consecuencia de la firma del Tratado de 1817 con España, por el que ésta se comprometía a prohibirlo en todo el Imperio, comenzó una nueva etapa en la historia del tráfico de negros hispano-cubano, caracterizado desde ahora por su naturaleza clandestina. La vigilancia de las costas cubanas y la persecución de los navíos negreros por parte de los cruceros ingleses hicieron cada vez más arriesgadas las expediciones africanas, presionando fuertemente sobre los precios de los inmigrantes forzados en Cuba (Alonso, 1994: 81).

A partir de 1821, los negreros, ante las dificultades para continuar operando, adoptan diferentes estrategias: unos abandonan la trata por considerarla muy riesgosa —económica y políticamente—; otros, más precavidos, además de abandonarla, llevan sus capitales al extranjero por miedo a una expropiación; y los más osados —seguramente también los menos recatados— continuaron con el lucrativo *business* de traficar africanos. Tal fue la progresión de la trata realizada por los comerciantes criollos en la primera mitad del siglo XIX, aunque temporalmente restringida, fue económicamente lucrativa.

Con la prohibición de la trata que Inglaterra impuso y su persecución resultante, dejaron de funcionar los centros concentradores de cautivos en la costa africana, donde se podía obtener la cantidad necesaria para completar cada viaje en poco tiempo —el que duraba la negociación—, razón por la cual se incrementó la estadía promedio, pasando de dos viajes anuales a menos de uno, para cada expedición. Esto significa que la abundante estadística inglesa, sobre la trata, debía ser vista con cierta reserva ya que el interés de ellos se centraba en exagerar lo nefasto de aquel tráfico y su magnitud como argumento incriminatorio hacia el reino español. Por ello continuaron calculando su rendimiento adjudicándole dos o más viajes anuales a cada navío conocido por ellos que se dedicaba a aquella actividad, sin tener en cuenta la ya mencionada demora ni la temporada ciclónica atlántica que hacía la navegación muy riesgosa durante una parte del año.

Sin dudas, el movimiento abolicionista internacional actuaba de buena fe, pero fueron utilizados por el gran capital que buscaba obtener una superioridad en el comercio mundial —al alinearse sus objetivos siempre podrá alegarse que los abolicionistas aprovecharon la oportunidad de participar en aquella cruzada para acelerar la erradicación del odioso mal—, en detrimento de los demás estados que marchaban a la zaga capitalista y todavía precisaban del anticuado modo de producción.

Eso explicaría por qué fueron nombrados en La Habana hombres como David Turnbull —cónsul— y Richard Robert Madden —superintendente de libertos—, miembros activos de la liga antiesclavista londinense. En efecto, lo que más les interesaba a los capitalistas británicos era controlar o, al menos, estar bien informados de lo que ocurría en la isla, algo que no siempre lograron a juzgar por las palabras del cónsul Lionel Carden, pronunciadas el 5 de agosto de 1882, al informar a los parlamentarios de la Cámara Baja de la *City*, sobre la dificultad histórica para conseguir estadísticas de cualquier especie referidas a la isla caribeña:

[...] mucho más en un asunto de tan gran interés como es la esclavitud sobre cuyo conjunto y detalles los hacendados, como clase, han hecho siempre lo posible por negar datos. [...] Probablemente nunca se ha sabido con exactitud el número de esclavos que hay en Cuba (Piqueras, 2011: 194).

Aseguradoras de esclavos

La venta de los africanos transportados realizada en el puerto de destino los convertía oficialmente en esclavos. Entonces eran llevados a las plantaciones, minas y demás instalaciones donde eran obligados a trabajar bajo las más inhu-

manas condiciones. Allá debían ser instruidos en la fe cristiana, bautizados y provistos de una cédula de seguridad, convertidos así en “negros de nación” al asignársele un nombre cristiano y de apellido la nación africana de procedencia, donde había sido capturado o comprado, transformándose en el negro o la negra —como apelativo despectivo— Luis Gangá o Manuela Lucumí.

En la obra *Viajes de D. Jacinto de Salas*, el autor califica de “miserable condición” el tratamiento dado a los esclavos en las haciendas azucareras y sobre los esclavistas de la época señala:

Los actuales tratan ciertamente a estos con más templanza que lo hicieron sus padres; de seguro los atienden en sus enfermedades y les proporcionan algún alivio en sus penalidades. Pero el negro es como el buey y el caballo; un agente necesario para aumentar la riqueza de su señor (Salas, 1840: 253).

Afirmación concordante con la política recurrente del “buen tratamiento” existente en la fecha que se escribió el texto citado, movimiento que pretendía mejorar la condición del esclavo sin afectar su estado de esclavitud; naturalmente, por motivos económicos (Ghorbal, 2009). Otro botón de muestra de aquella sociedad, sobre el concepto que tenían de los africanos cautivos, por demás completamente coincidente con la anteriormente expresada, lo ofrece el habanero Cirilo Ponce de León, en carta enviada el 15 de mayo de 1833 a Domingo del Monte, mientras este se encontraba en Matanzas y transcurría la epidemia de cólera en La Habana:

La epidemia, camarada, ha sido tortas y pan pintado para los europeos, pero a nosotros no solo nos ha llevado tres veces más gente, sino que también ataca nuestras propiedades y nada menos que a los agentes más inmediatos de la reproducción, que son nuestros negros (Andioc Torres, 2002: 280).

Fue la rivalidad capitalista quien, al buscar una ventaja competitiva para imponer su producción de acero y el uso del vapor resultantes de la revolución industrial, propició el nacimiento de las aseguradoras de esclavos como respuesta a la dificultad adicional que representaba el reponer los esclavos perdidos dentro del contexto de la prohibición de la trata negrera, porque asegurar la transportación de esclavos era cosa común ya desde mucho antes. La lucha de contrarios generada entre Inglaterra y España se caracterizó por una profusión de tratados entre las dos naciones sobre la eliminación del tráfico negrero, donde la primera impelía a la segunda a cumplir tales acuerdos. Este fue el contexto general en que surgieron las aseguradoras especializadas de esclavos, modalidad que no obstante su inmoralidad, era lícita dentro de los cánones del reino.

Aquí definimos como aseguradora de esclavos la mutualidad especialmente concebida para proteger las finanzas del esclavista ante la pérdida de su bien definitivo, el esclavo, quien generaba la riqueza en la unidad productiva a la cual había sido destinado, donde siempre fue visto como un bien que podía ser comprado, vendido, alquilado, prestado, incluso regalado. Moreno Friginals acertó al afirmar “como quien aseguraba y cobraba era el amo, este seguro de vida era un seguro sobre un bien mueble” (2001: 185), intuyendo que este no podía ser un seguro de vida, o tal vez entendiendo correctamente la razón social de

la aseguradora que, al proclamarse “sobre la vida de los esclavos”, no afirmaba que fuese una aseguradora de vida, como lo han mal interpretado muchos.

El esclavo era el objeto asegurado, sobre quien recaía la cobertura, mientras que el esclavista era el asegurado, el que recibía la indemnización y asumía los derechos y deberes inherentes al contrato frente al asegurador. Contrato donde el riesgo era la pérdida monetaria del asegurador causada por la muerte o menoscabo del esclavo. Era un seguro de daño patrimonial y como tal funcionaba. Se aplicaba un valor asegurable definido por la aseguradora, teniendo en cuenta una tabla particular confeccionada por cada aseguradora que tenía en cuenta el valor en plaza y los riesgos a que estaba expuesto cada esclavo además de su constitución física.

Para proteger la tercera etapa, la estancia de los esclavos en la explotación agrícola, minera, etc., se creó una primera aseguradora en 1833 —creada a la par de Especulación, la aseguradora marítima ya vista que aseguraba la segunda fase y que juntas formaron el binomio necesario para proteger financieramente la esclavitud de la isla, la adquisición y tenencia de esclavos—:

La Providencia se estableció por 50 años en 1833, para asegurar toda clase de esclavos en la ciudad o en el campo, los cuales no podían ser mayores de 65 años ni menores de un año. Los seguros estaban condicionados por la residencia de los esclavos en la Isla durante dos años (Tablada-Castelló, 2007: 238).

Como solo aceptaban en la póliza esclavos con un mínimo de dos años de permanencia, jurídicamente hablando y usando la jerga de la época, ellos no aseguraban bozales, sino ladinos, posiblemente lo hacían en la creencia o en la presunción, de que así no violaban los acuerdos sobre la trata firmados por España y que actuaban en legalidad. Ambas fundaciones —La Providencia y Especulación— ocurrieron el año 1833, inmediatamente después de entrar en vigor en la isla —primero de febrero de 1832— el primer Código de Comercio Español del año 1829.

Bozal. Distinta de la vulgar es la jurídica significación de esta palabra. Consultado el diccionario de la Academia aplicárase *al negro recién llegado de su país que no ha aprendido oficio alguno ni sabe otra lengua que la suya*. En el foro, principalmente en la jurisprudencia criminal, algo más que eso se necesitaría para atribuir a un africano la denominación de bozal. Se requeriría su procedencia de un desembarco inmediato hecho contra las leyes que prohíben la trata de esclavos; y de aquí las dificultades, harto graves, por cierto, que en más de un caso ha ofrecido la designación de la clase a que correspondiesen negros aprendidos en nuestros campos con solamente indicios de ser reciente la época en que arribaron a las playas de Cuba (Erenchun, 1858: 939).

Hay que tener en cuenta que en los tratados impuestos para eliminar el tráfico de negros siempre se referían al bozal —adquirido directamente en África— y no al traído de otro asentamiento ni a los nacidos en la isla, tal vez para no interrumpir el contrabando de esclavos desde las colonias británicas del caribe, a quienes en determinado momento les sería más provechoso vender a sus esclavos que aceptar la indemnización ofrecida por la corona para erradicar la esclavitud en ellas. Resulta útil la aclaración al término bozal que hace Pichardo en su diccionario.

Aunque el 7^{mo} *Diccionario* [1832] de la Academia dice que es el negro recién llegado de su país, en esta isla se entiende el negro nacido en África cualquiera que sea el tiempo de su emigración, si se trata de oriundez; cuando se habla de su mayor o menor progreso en civilización entonces se tacha de muy bozal, bozalón, o se pondera de ladino (Pichardo, 1836: 39).

Esta aseguradora tuvo el infortunio de que su fundación coincidiese con la primera epidemia de cólera que azotó la isla, lo que le imposibilitó prosperar económicamente. Ya en 1838 no aparece ofertando cobertura al mercado. El contagio comenzó el 25 de febrero de 1833 y en los primeros dos meses causó el deceso de 11 086 personas solo en La Habana, “principalmente entre la gente de color” (Piedra, 1833: 2). Daño para el cual no tenía ningún tipo de reserva financiera, especialmente porque no estaba previsto en su modelo de gestión el cobro de una prima fija, lo que resultaba excesivo —y seguramente incomprensible— para los asegurados de menor siniestralidad. Como no podían utilizar una prima fija, no podían capitalizarla, disminuyendo así su efecto en los esclavistas, quienes la juzgarían ineficiente porque no los protegía contra las epidemias —riesgo habitual en la época—. En tal condición no era posible que saliera a flote y se mantuviera en el mercado. Otro importante elemento a considerar sería la magnitud de la trata ilegal —contrabando de esclavos— que impedía a muchos esclavistas acceder al seguro porque la Junta de Vigilancia —presente en cada aseguradora— indudablemente informaba a las autoridades la presencia de estos en las dotaciones aseguradas.

Posteriormente resultó refundada el 23 de agosto de 1855, una vez recuperada la economía de los terribles daños ocasionados por el cólera, al tiempo que se fundaba otra, La Protectora, en noviembre de aquel mismo año, la cual comenzó sus operaciones el 28 de febrero de 1856 tras cumplir la exigencia a ella asignada de asegurar cinco mil esclavos previos a su puesta en operación —a La Providencia le fue asignada una cuota de dos millones de pesos en valor asegurado— porque no había unanimidad en la aplicación de la cláusula restrictiva impuesta. Ambas aseguradoras pudieron coexistir debido al repunte del mercado azucarero mundial —durante el trienio 1855-1857, en Londres el azúcar se cotizó a 5,63; 6,57 y 7,98 centavos de dólar por libra, respectivamente (Roldán, 2004: 37) —. No obstante, ante el encarecimiento del valor de adquisición que venía ocurriendo y el incremento del capital a riesgo necesario para acrecentar la producción, que a su vez significó una disminución de la rentabilidad de la industria, se acortó la existencia de aquellas instituciones afianzadoras.

En la tabla 1 se comparan las dos aseguradoras de esclavos actuantes el año 1859, mutualidades a quienes les tocó desenvolverse en un entorno poco favorable porque existía un compromiso gubernamental y cierta demanda social antiesclavista, consecuencia de los tratados internacionales aceptados por España para eliminar la trata negrera y por la inmoralidad del sistema colonial esclavista imperante. Estas aseguradoras se caracterizaron por estar autorizadas a operar solo en el mercado nacional y fueron víctimas de un fuerte intrusismo gubernamental, por lo que tuvieron que hacer varias reclamaciones que llegaron hasta las máximas instancias que permitía el derecho colonial. Nunca estuvieron autorizadas a realizar operaciones bancarias ni a operar con prima fija.

Evento	La Providencia	La Protectora
Fecha de fundación	1833	20-11-1855
Fecha de refundación	23-08-1855	–
Años autorizada a operar	50	30
Edad asegurable	1 – 65	1 – 70
Años de vigencia de la póliza	5	4 – 8
Categorías utilizadas	7	8
Esclavos asegurados en 1859	25 628	15 716
Valor asegurado total	23 914 617	12 307 508
Valor promedio asegurado	933,14	783,12
Datos obtenidos	30-09-1859	4-10-1859
Estatuto consultado	23-08-1855	7-02-1858
Director de la entidad	M. de Embil	J. M. Morales

Tabla 1. Aseguradoras de esclavos en Cuba en 1859. Fuente: elaboración propia del autor sobre la base de Erenchun (1859: 1461-1497) y Cruz Pasos (2021: 159-173).

Como se indica en la tabla 1, en 1859 existían 41 344 pólizas de seguro vigentes que cubrían igual cantidad de esclavos porque las pólizas eran individuales, aunque habitualmente se emitía un solo documento con un análisis de riesgo colectivo y un listado nominal donde se incluía el correspondiente número de póliza asignado a cada uno. Sabiendo que ese mismo año había en Cuba 376 784 esclavos legales —con cédula—, puede calcularse que la cobertura asegurada era del 11 %. No obstante, no todos los esclavos eran asegurables. Si hacemos el mismo cálculo solo con los 274 571 declarados esclavos hábiles, entonces la cobertura se incrementaría al quince por ciento, cobertura realmente baja aún en su mayor guarismo. El total de esclavos presentes —legalizados— aquel año en la isla estaba integrado además de los hábiles ya mencionados, por 80 795 menores de doce años —niños—, 20 674 mayores de sesenta años —ancianos— y 744 inhábiles —desahuciados y reclusos comprendidos entre los doce y sesenta años—. El 83 % del total de esclavos estaba ubicado en emplazamientos rurales (Erenchun, 1859: 1490-1491).

Aquellas dos sociedades fueron denominadas Compañía General Cubana de Seguros Mutuos sobre la vida de los Esclavos. Eran entidades especializadas que no vendían otra cosa. Cada aseguradora tenía su propia tabla de valores asegurables acorde a las categorías ocupacionales establecidas por ellas, la edad del individuo y su constitución física. Utilizaban el cálculo a posteriori como medio de recaudar lo necesario para solventar los compromisos indemnizatorios de cada ejercicio económico. Actuaban bajo el principio de los seguros de daños. Funcionaban como sociedades mixtas, mercantiles en lo concerniente a los inversores que aportaban el capital y como mutualidades en lo tocante a los asegura-

dos, a quienes denominaban socios. A pesar de su razón social, no eran compañías Generales porque solo vendían una línea y tampoco vendían seguro de vida.

Estas aseguradoras existieron durante poco tiempo teniendo en cuenta el potencial asegurable que existía y el respaldo financiero que propiciaban, entre las principales causas de tan efímera existencia se podrían mencionar:

- Demora en su autorización inicial. Hubo que esperar la entrada en vigor en Cuba del Código de Comercio de 1829.
- Imposibilidad de utilizar una prima fija. Cuando el señor Embil trató de hacerlo en la suya, recibió una tajante prohibición de las autoridades.
- Escaso desarrollo técnico que no les permitió contar con tablas de mortalidad adecuadas. Aunque hay noticias de que La Protectora pudo haber utilizado la tabla del señor Farr¹, como modelo metodológico (Moreno Friginals, 2001: 185).
- Mal funcionamiento interno que les impedía hacer frente al incremento de reclamos, estimuladas posiblemente a hacer “maraña” por la actitud del Gobierno hacia ellas.
- Bajo índice de utilización. Los hacendados preferían no asegurar las dotaciones donde había esclavos ilegales para evitar las multas.
- Estado general de insalubridad. En la isla se sucedían constantemente letales epidemias que hacían muy difícil una eventual administración de riesgo, especialmente las dos de cólera acontecidas en las décadas de 1830 y 1860, respectivamente (Beldarrain Chaple, 2010: 24)².

Mucho antes de ocurrir la abolición oficial de la esclavitud en Cuba —ya fuera por razones morales, económicas, políticas y sociales o todas ellas en las más disímiles combinaciones y proporcionalidades, como creemos— las aseguradoras marítimas que afianzaban la trata habían eliminado esa línea de seguro de sus respectivas carteras, mientras que las creadas para proteger las finanzas del esclavista en la unidad productiva, sucumbieron porque al ser tan especializadas, no pudieron reconvertirse en otra cosa.

En los fondos de la biblioteca George A. Smathers, de la Universidad de la Florida, se encuentra una colección de 13 pólizas de seguro sobre esclavos en la isla (Walton, 2009), correspondientes a los años 1855-1859, contentiva de cinco pólizas de La Providencia donde aseguran esclavos a razón de 535 pesos promedio, mientras que en las ocho de La Protectora lo hicieron a razón de 1 218 pesos la media, donde indemnizaban hasta el 84 % del valor asegurado. Es decir, mientras que la primera los afianzaba por el valor de mercado, la segunda aceptaba más del duplo, lo cual resulta una paradoja del mercado, o tal vez la confirmación de que utilizaron la mencionada tabla del señor Farr, que les permitiría un

¹ William Farr (1807 - 1883), epidemiólogo inglés pionero en la recolección de datos estadísticos sobre mortalidad. Fue miembro de la Royal Society y de la Statistical Society desde 1839. En 1864 publicó la Tabla Inglesa de Vida n.º 3 (Walford, 1871: 25).

² El autor incluye en la tabla n.º 2 de su tesis que, para la primera mitad del siglo XIX, ocurrieron en Cuba 45 epidemias: 12 de viruela, 9 de fiebre amarilla, 7 de escarlatina, 4 de fiebre tifoidea, 3 de tos ferina, 3 de gripe, 2 de sarampión, 2 de disentería, una de rabia y otra de dengue, además de una de cólera (de las dos ya mencionadas), causantes de un gran número de bajas mortales, especialmente entre la población africana de la isla.

mejor cálculo actuarial. Lo cual resulta muy sugestivo al considerar que J. M. Morales, director de La Protectora, estaba relacionado con el capital norteamericano. Manuel Moreno Friginals afirma que:

Es sintomático que en la correspondencia entre Henry A. Coit, de Nueva York, hombre de confianza de Moses Taylor, y José María Morales, de La Habana, uno de los fundadores de la compañía de seguros de esclavos La Protectora, se mencione a un Mr. Finlaison. ¿Es acaso John Finlaison³? El hecho es más notable si tenemos en cuenta que el accionista principal de la *Mutual Life of New York* era William H. Spinwall, amigo y compañero de trabajo de Moses Taylor en su juventud, y con quien mantuvo siempre grandes nexos económicos (2001: 554).

La Protectora contaba con una tabla de tarifas para establecer el valor asegurado. Para ello utilizaba una serie creciente que, para el caso de los varones de constitución robusta, correspondiente a la primera categoría, comenzaba con 250 pesos a los cuatro años de edad del esclavo, aumentando hasta 690 a los treinta años, donde comenzaba a reducirse hasta los 320 pesos a los cincuenta y cinco años. Estos valores eran inferiores para los varones de constitución endeble —2^{da} categoría—. Para el caso de las hembras —categorías 3^{ra} y 4^{ta}—, la tabla tenía un similar comportamiento solo que comenzaba y terminaba en valores inferiores. La clasificación dada —hembras y varones—, concordante con el concepto de no-persona que les aplicaban a los africanos esclavizados y que les impedía proclamarlos hombres y mujeres, porque entonces habría sido un reconocimiento tácito de que eran personas.

Para las indemnizaciones, la tabla correspondiente aplicaba un descuento creciente al valor asegurado según aumentaba el riesgo laboral a que estaba expuesto el esclavo asegurado —población, vegas y cafetal, ingenios y muelles—. Comenzaba indemnizando el 75 %, subía al 97 % para luego descender al 80 %, para el mismo rango de edades antes dicho. La diferencia entre un tipo y otro de riesgo se penalizaba con un dos por ciento adicional. Por ejemplo, si por la muerte de un esclavo —según la edad— ubicado en labores domésticas en la ciudad pagaban un 75 % del valor asegurado, por ese mismo esclavo en la misma labor en un cafetal, pagaría solo el 73 % de dicho valor, mientras que, en un ingenio, la indemnización disminuiría aún más, hasta el 71 %. Para las hembras —aplicaban el mismo concepto utilizado para el valor asegurado— era igual a los varones, solo que el máximo no excedía el 93 %. Para las restantes categorías 5^{ta}-6^{ta} —varones— y 7^{ma}-8^{va} —hembras— los agentes de la compañía utilizaban el genérico Quinta, acordando con el asegurado un valor superior, de hasta 1 500 y 1 200 pesos según fuera varón o hembra el^(la) asegurado^(a).

A su vez, La Providencia utilizaba una tabla no menos compleja, aplicando descuentos superiores —hasta del 40 % para las edades 1-5 y 60-65, el menor descuento que aplicaba era del 15 % al rango de edad comprendido entre los 25-40 años—. Al mismo tiempo exigía una carga social superior que la otra, al cobrar un octavo adicional del valor, según se incrementaba la categoría ocupacional del

³ Refiriéndose al actuario y primer presidente en 1847, del Instituto de Actuarios de Londres. Lo cual conectaría el seguro en Cuba con el cálculo actuarial más avanzado de la época.

esclavo —para un esclavo de quinta categoría aplicaba un recargo de 4/8 equivalente al 50 % de la cuota— (Erenchun, 1859: 1461-1470, 1472-1496).

Aseguradoras de esclavos en otros países

Reseñamos ahora diferentes artículos donde se trata el peliagudo tema del seguro dentro de la esclavitud en Cuba (Garrido Buj, 2016; Varella, 2018), en los Estados Unidos (Armstrong, 2003; Bourne, 2008; Pearson, 2019) y en Brasil (Megliorini, 2008; Ferreira Payar, 2012; Lopes, 2012; Moura, 2015). Nuestra intención, lo reiteramos, es mostrar los diferentes tipos de aseguradoras que comercializaron pólizas para afianzar al esclavista durante el siglo XIX; el error cometido al llamar tal cobertura seguro de vida; y comparar las fechas fundacionales declaradas por los diferentes autores para cada país, para saber bajo cuál administración se legalizó primero aquella práctica.

Para una mejor comprensión del tema se deben percibir las diferencias entre mutualidad y sociedad accionaria de seguro, así como, entre una entidad especializada —exclusividad de actuación— y la aseguradora general —generalmente una sociedad anónima —, que actuaban en varias líneas a la vez. En los artículos citados previamente se muestra mayoritariamente cómo eran asegurados los barcos negreros, naturalmente, por aseguradoras marítimas de sus respectivos países, aunque existieron casos donde el asegurador fue una aseguradora de vida o incluso de incendio. Asegurar la trata de africanos fue una actividad de larga data. Sin embargo, asegurar al esclavista sobre la pérdida de sus esclavos, no. Desconocemos la existencia de evidencia confirmatoria anterior a 1830 para esta última modalidad.

En el artículo “El fracaso de las compañías de seguros de esclavos: Cuba a partir de la experiencia norteamericana”, se afirma que hubo al menos dieciséis compañías de seguros de esclavos en los Estados Unidos y once en Brasil que comercializaban esta línea, lo cual no queda suficientemente esclarecido en el texto porque “apenas dan números o detalles específicos de sus propias realidades nacionales en materia de seguros de esclavos” (Varella, 2018: 94-95).

Para el caso de Cuba, compartimos el criterio expresado en “Las compañías cubanas de seguros...”, cuando el autor afirma que se trató de un tipo de seguro diferente, de nuevo tipo “que convierten el instrumento asegurador en algo difícilmente comparable a otro tipo de seguros” (Garrido Buj, 2016: 130). Lo que necesariamente exigiría diferenciarlas de las otras aseguradoras de aquella época, por lo que deben ser estudiadas de forma independiente, tal y como proponemos. No obstante, discrepamos cuando generaliza y sitúa la fundación —de todas— en “la segunda mitad del siglo XIX” (Garrido Buj, 2016: 132), debido a que La Providencia había sido creada originalmente en 1833 como ya apuntamos —sin importar el tiempo que haya podido estar inactiva antes de su refundación—, la semilla ya había sido plantada. Lo que permite asegurar, teniendo en cuenta lo publicado hasta la fecha, que fue en esta isla donde primero se fundó una aseguradora de esclavos especializada, y probablemente el único lugar donde ocurrió. Creada como una institución de nuevo tipo por la administración española que, teniendo en cuenta que fue fundada después de entrar en vigor el

Código de Comercio de 1829 y antes de que al gobernador le fueran otorgadas las prerrogativas fundacionales en 1853, puede afirmarse que no se trató de un “libretazo” del Gobierno insular.

En cuanto a las aseguradoras norteamericanas que afianzaron esclavistas de aquel país sobre la pérdida de su bien fundamental, existe mucha evidencia. Moreno Fragnals (2001: 185), citando a Owen (1942: 47), afirma que en 1830 la *Baltimore Life Insurance Co.*, comenzó a ofertar seguros sobre la vida de los esclavos. Por su parte, la *New York Life Insurance Co.* lo hizo en sus inicios, a tal punto que su primera indemnización por muerte fue hecha al esclavista F. Alonzo Clark, quien había asegurado mediante la póliza n.º 228 diez negros y un blanco, sobre la muerte acaecida a un esclavo allí asegurado, Philip Swan, fallecido el 28 de agosto de 1846, por quien recibió 225 dólares (Hudnut, 1895: 22). La *Aetna Life Insurance*, fundada en 1853, en marzo del año 2000 fue criticada por participar de aquel seguro en el siglo XIX y, para disculparse, expresó su “profunda pena” por haber participado en tan “deplorable práctica” (Sean, 2000: 1). También es conocido que la aseguradora inglesa *National Loan Fund Life Assurance Company of London* vendía seguro a los esclavistas de Virginia, Carolina del Norte y Washington D. C., al igual que la *Mutual Benefit Life and Fire Insurance Co.* lo hiciera en Nueva Orleans. Sobre el floreciente negocio en que se convirtió la trata de negros en los Estados Unidos, implicando a su vez un auge del seguro marítimo, por lo necesario para afianzar aquel incremento mercantil, White ha dicho:

De una partida de 600 barcos en el puerto de Newport, más de 300 traían entre manos el comercio de esclavos. Cargamento típico de un barco: *La Fortuna*, con 217 esclavos que costaron cerca de 4 300 dólares y vendidos en 41 438 (1968: 19).

Con tan colosales ganancias los inversionistas de la época calculaban que aquel era un negocio tan próspero que, logrando solo uno de cada tres intentos, se podía obtener tal beneficio que justificaba el riesgo de asumirlo.

En los Estados Unidos no fue necesaria la creación de aquellas aseguradoras especializadas porque se autorizó —o al menos no se prohibió— por la autoridad competente que aseguradoras de otras líneas afianzaran esclavistas sobre la pérdida monetaria que causaba la muerte de sus cautivos; porque la abolición de la esclavitud en 1865 acortó el tiempo de necesidad y porque en el contexto de las contradicciones entre los Estados del Norte y el Sur de la unión americana —referente a la esclavitud— no habrían sido bien vistas. Es cierto que hubo aseguradoras de vida y hasta de incendios, en los Estados Unidos que aseguraron esclavistas contra el menoscabo o muerte de sus esclavos a partir de 1830, pero eso no modifica la misión social de aquellas empresas, que más bien habría que estudiarlas como aseguradoras mal autorizadas, donde los transgresores habrían sido las autoridades facultativas.

Sobre lo acontecido en Brasil, en el trabajo de Ferreira Payar, *A escravidão entre os seguros* (2012), se incluye una relación de once aseguradoras que actuaron en el estado de Río de Janeiro durante el siglo XIX —las sugeridas por Varella— para asegurar “*vida de escravos*” de las cuales solo una, la “*Companhia mútua de seguros de vida de escravos*”, fundada en 1857, podría ser reputada como aseguradora del nuevo tipo aquí expuesto, es decir, una mutualidad que solo aseguraba esclavistas, porque las otras dos mutualidades propuestas eran del tipo General

al asumir otros riesgos, mientras que las ocho instituciones restantes eran sociedades anónimas. Nótese como se proclamaba “*de seguros de vida*”, mientras que las cubanas eran “sobre la vida”. Ninguna vendía seguro de vida.

Por su parte, Moura, en su trabajo “Seguro de vida de esclavos e sua mortalidade” —lo cual demuestra la generalización del término—, incluye una póliza del año 1861 de la sociedad antes citada, que parece aconsejar su inclusión en la nueva categoría. Este autor clasifica dichas pólizas dentro del seguro terrestre, lo cual coincide con la clasificación española que al parecer era similar en Portugal. De su exposición se deduce que aquellas aseguradoras brasileñas añadían a los riesgos de mar habitualmente aceptados en las pólizas marítimas, el apresamiento por la marina inglesa —lo que implicaba a su vez la pérdida del cargamento para ser liberado, la incautación de la nave y pertrechos y el correspondiente castigo—.

Al estudiar las aseguradoras de esclavos debemos tener presente que, aunque fueron establecidas según los cánones administrativos que regían aquellas sociedades, ya fuese en Cuba o Brasil, según la ley internacional de su época, actuaban fuera de la misma, debido a que contravenían los pactos de los cuales eran signatarios tanto España como Portugal. Algo que podía suceder, posiblemente, por la ambigüedad con que era tratado el tema, ya que la esclavitud durante buena parte del decimonónico constituyó un negocio ilegal.

Conclusiones

Las aseguradoras necesarias al entramado esclavista en la isla fueron fundadas en el siglo XIX mientras se desarrollaba una lucha sin cuartel entre el pujante capital inglés que perseguía el objetivo de frenar la producción de azúcar en Cuba y la decadente administración española obligada a aceptar la abolición de la trata, primero, y la esclavitud, más tarde. Funcionaron pocos años debido al entorno cambiante en relación con el complejo proceso de abolición de la esclavitud además de otras causas internas y externas. Desde su fundación estuvieron predestinadas a existir poco tiempo, el necesario entre la firma del tratado de 1817, que creó la necesidad de las mismas, y la culminación oficial del sistema de producción que apalancaban.

En Cuba, la “segunda esclavitud” ocurre, según Dale Tomich (2019), asociada al hecho de haber utilizado la sacarocracia criolla, la nueva tecnología desarrollada por Gran Bretaña en su revolución industrial, para incrementar la producción de azúcar y las favorables consecuencias mercantiles resultantes de aquella acción, lo que a su vez demandó la adquisición de más esclavos, así como la necesaria protección financiera de aquella operación, lograda a través del seguro. El auge del sistema esclavista fue tal que requirió de contramedidas: “Inglaterra aprovechó el Congreso de Viena de 1815 para forzar a España a acabar con la trata, no por razones humanitarias sino para debilitar la competencia económica cubana” (Vilches, 1999: 118).

No hay dudas que el seguro jugó su papel y protegió las finanzas de aquella sociedad, sobre todo en la exportación de materias primas y sus derivados —los almacenes de azúcar, así como los embarques eran habitualmente asegurados—

y en la importación de insumos para la industria y el comercio general. Ahora bien, como la mayor parte de las exportaciones se hacía en barcos extranjeros, el seguro en la isla resultó poco favorecido porque los transportistas preferían utilizar las aseguradoras de sus respectivas naciones. Las importaciones tampoco beneficiaban al seguro isleño porque la carga era asegurada allá donde se generaba el viaje.

La utilización del seguro para apalancar la pérdida de mano de obra en la hacienda azucarera fue realmente baja. Del total de esclavos legales existentes el año 1859, solamente fueron asegurados entre el once y el quince por ciento; y si nos atenemos a lo dicho por Richard Madden, tampoco lo fue en la trata negrera. Claro que el escaso aporte de los aseguradores en esta línea no se debió a los remilgos de estos, sino más bien a las condiciones del momento histórico en que les tocó desempeñarse, la reserva de muchos esclavistas y la necesidad de estos de hacer “maraña”.

En la isla fueron creadas dos mutualidades especializadas en el nuevo tipo de seguro, las compañías mutuas La Providencia (1833) y La Protectora (1855). Posteriormente fue facultada una compañía general a comercializar aquella línea de seguro, ¿para evitar el monopolio de las primeras?, ¿para favorecer a la segunda? Nos referimos a La Alianza, que llegó a estar autorizada desde su fundación (1857) a ofertar aquella cobertura, aunque en carta enviada por J. A. Colomé, quien había sido designado director de la compañía, a Erenchun, en calidad de componedor de los *Anales de Cuba*, el día 31 de octubre de 1859, le informaba “Como la Alianza no se ha ocupado de establecer el seguro de esclavos a prima fija, solo me resta...” (Erenchun, 1859: 1491) —posiblemente por no saber qué prima aplicar, recuérdese que las otras dos tenían prohibido aplicar una prima fija—. La anterior afirmación demuestra que, durante los años transcurridos desde su fundación, no había comercializado esta línea de seguro. Por otra parte, no queda dudas que fue La Providencia, aseguradora fundada en La Habana en 1833, la pionera de esta modalidad de seguro, lo cual queda ratificado al comparar las fechas declaradas por los autores citados cuando hablamos de Estados Unidos y Brasil, quienes señalan décadas posteriores.

Queda expuesta la diferencia fundamental entre la cobertura ofrecida por las aseguradoras para proteger financieramente la trata de negros y la estancia de estos en la unidad productiva, así como de las entidades que ofertaban tal cobertura. Nunca hubo un seguro de esclavo, aunque sí hubo aseguradoras de esclavos. Los asegurados eran el negrero, en el primer caso, y el esclavista, en el segundo, quienes recibían la correspondiente indemnización si perdían algunos de sus bienes asegurados por los riesgos previstos en el contrato. También queda visto que la cobertura ofertada para resarcirse ante el daño sufrido, en ningún caso puede entenderse como seguro de vida: siempre fue un seguro de daños.

El estudio corrobora que en Brasil y los Estados Unidos, se trató de aseguradoras de vida o de incendio en algunos casos, que aprovecharon la oportunidad que les brindó el mercado para ofertar aquella cobertura. En todas partes donde hubo tráfico negrero, aquella actividad fue asegurada como algo normal. Por tanto, en ello participaron aseguradoras marítimas de las metrópolis europeas y, más tarde, de los Estados Unidos

Resulta necesario continuar estudiando el papel apalancador del seguro en el siglo XIX, donde primero hubo que considerar al africano como mercancía para poder afianzar la masiva transportación y luego como bien mueble, para asegurar las finanzas del esclavista.

Bibliografía

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis (1994). "Comercio exterior y formación de capital financiero: el tráfico de negros hispano-cubano, 1821-1868". *Anuario de Estudios Americanos*, II: 75-92.
- ANDIOC TORRES, Sophie, ed. (2002), *Domingo del Monte. Centón epistolario* (vol. I, 1822-1835). La Habana: Imagen Contemporánea.
- ARMAS Y CÉSPEDES, Francisco de (1866). *De la esclavitud en Cuba*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet.
- ARMSTRONG, Tim (2003). "Slavery, Insurance, and Sacrifice in the Black Atlantic". En Gesa MACKENTHUN y Klein BERNARD (eds.). *Sea Changes: Historicizing the Ocean*. New York: Routledge, 167-185.
- BELDARRAIN CHAPLE, Enrique (2010). *Las epidemias y su enfrentamiento en Cuba 1800-1860*. Tesis doctoral inédita. Universidad de La Habana, Escuela de Medicina.
- BOURNE, Jenny (2008). "Slavery in the United States". *EH.Net Encyclopedia* [https://doi.org/10.1007/978-1-4614-7883-6_587-1].
- CRUZ PASOS, Rosell (2019). "El mercado de seguros en Cuba, siglo XIX". *Revista de Indias*, LXXIX: 863-895 [<https://doi.org/10.3989/revindias.2019.025>].
- (2021). *El seguro en Cuba: aproximación histórica*. La Habana: Editorial Universitaria y Sección de Editores de la SOCICT [<http://catalogo.reduniv.edu.cu>].
- ERENCHUN DE MEDRANO, Félix, ed. (1857). *Anales de la isla de Cuba. Diccionario administrativo, económico, estadístico y legislativo. Año 1856*. La Habana: Imprenta La Habanera.
- ed. (1858). *Anales de la isla de Cuba. Diccionario administrativo, económico, estadístico y legislativo. Año 1856*. La Habana: Imprenta La Habanera.
- ed. (1859). *Anales de la isla de Cuba. Diccionario administrativo, económico, estadístico y legislativo. Año 1855*. La Habana: Imprenta La Antilla.
- FERREIRA PAYAR, André Javier (2012). *A escravidão entre os seguros: as seguradoras de escravos na província do rio de janeiro (1831-1888)*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo [<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2139/tde-27092012-102055/pt-br.php>].
- GARCÍA DE ARBOLEYA, José (1859) [1.^a ed. 1852]. *Manual de la isla de Cuba. Compendio de su historia, geografía, estadística y administración*, 2.^{da} ed. La Habana: Imprenta del Tiempo.
- GARRIDO BUJ, Santiago (2016). "Las compañías cubanas de seguros sobre la vida y accidentes de los esclavos en la segunda mitad de siglo XIX". *TST: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 30: 130-154.

- GHORBAL, Karim (2009). "La política llamada del 'buen tratamiento': reformismo criollo y reacción esclavista en Cuba (1789-1845)". *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos* [<https://doi.org/10.4000/nuevomundo.57872>].
- GUAL CAMARENA, Miguel (1953). "Un seguro contra crímenes de esclavos en el siglo XV". *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXIII: 247-258.
- HUDNUT MONROE, James, (1895). *Semi-Centennial History of the New York Life Insurance Company, 1845-1895*. New York: Published by the Company [<http://hdl.handle.net/2027/miun.aam9416.0001.001>].
- INIKORI, Joseph E. (1979). "The Slave Trade and the Atlantic Economies, 1451-1870". En UNESCO (ed.). *The African Slave Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Century*. París: Imprimeries Réunies de Chambéry, 56-85.
- LEÓN PINELO, Antonio de y Juan de SOLÓRZANO PEREIRA, eds. (1774). *Recopilación de Leyes de los Reynos de Las Indias* (3ª ed.). Madrid: Bartholome Ulloa.
- LOPES DOS SANTOS, Ynaê (2012). *Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)*. Tesis doctoral inédita. Universidade de São Paulo.
- MCPHERSON, David (1805). *Annals of Commerce, Manufactures, Fisheries, and Navigation, with Brief Notices of the Arts and Sciences Connected with them* (vol. III). London: Printed for Nichols and Sons, W. J. and J. Richardson.
- MADDEN, Richard Robert (1849). *The Island of Cuba: its Resources, Progress, and Prospects, Considered in Relation Especially to the Influence of its Prosperity on the Interests of the British West India Colonies*. London: Charles Gilpin.
- MEGLIORINI, Leandro (2008). *A Companhia de Seguros Indemnidade: História de empresas no Brasil Joanino (1808-1822)*. Mestrado em História Social. Universidade Federal Fluminense.
- MORENO FRAGINALS, Manuel (2001). *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar*. Barcelona: Editorial Crítica, S.L.
- MOURA FILHO, Heitor P. de (2015). "Seguro de vida de escravos e sua mortalidade". En 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR) [<http://www.escravidaoliberalidade.com.br/>].
- OWEN STATION, J., (1942). *Marketing Life Insurance*. Cambridge: Harvard University Press.
- PEARSON, Robin y David RICHARDSON (2019). "Insuring the Transatlantic Slave Trade". *The Journal of Economic History*, 79 (2): 417-446.
- PIEDRA MARTÍNEZ, Manuel José de (1833). "Presentación del manifiesto sobre la primera epidemia de cólera en La Habana. Abril 20 de 1833". *Diario de La Habana*, 13/05/1833.
- PICHARDO Y TAPIA, Esteban, ed. (1836). *Diccionario provincial de voces cubanas*. Matanzas: Imprenta de la Real Marina.
- PIQUERAS, José Antonio (2011). "Censos lato censu. La abolición de la esclavitud y el número de esclavos en Cuba". *Revista de Indias*, LXXI (251): 193-230.

- ROLDÁN MONTAUD, Inés (2004). *La banca de emisión en Cuba (1856-1898)*. Madrid: Banco de España.
- SALAS Y QUIROGA, Jacinto de (1840). *Viajes de D. Jacinto de Salas y Quiroga. Isla de Cuba* (vol. I). Madrid: Ignacio Boix.
- SEAN QUINN, Michael (2000). "Slavery & Insurance Examining slave insurance in world 150 years removed". *Insurance Journal*, 15/05/2000 [<http://www.insurancejournal.com/magazines/insurance-journal-west-2000-05-15/>].
- TABLADA, Carlos y Galia CASTELLÓ (2007). *La historia de la banca en Cuba. La colonia* (vol. I). La Habana: Editorial Ciencias Sociales.
- TOMICH, Dale (2019). *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital*. Valencia: UNED / Centro Francisco Tomás y Valiente.
- TURNBULL, David (1840). *Travels in the West. Cuba with Notices of Porto Rico, and the Slave Trade*. London: Printed for Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans.
- VARELLA, Claudia (2018). "El fracaso de las compañías de seguros de esclavos: Cuba a partir de la experiencia norteamericana". *International Journal of Cuban Studies*, 10 (1): 93-113 [<https://doi.org/10.13169/intejcubastud.10.1.0093>].
- VILCHES, Jorge (1998). "La esclavitud en Cuba. Un problema político y económico del XIX". *Revista Hispano Cubana*, 10: 117-132.
- WALFORD, Cornelius (1871). *The Insurance Cyclopaedia: being a Dictionary of the Definition of Terms Used in Connexion with the Theory and Practice of Insurance in all its Branches*. London: Charles and Edwin Layton.
- WALTON, Rachel (2009). *Cuban Slave Insurance Collection*. University of Florida, (Seventeen documents pertaining to insurance for slaves in Cuba, box. 1). Gainesville, Florida: George A. Smathers Libraries.
- WESKETT, John (1781). *A Complete Digest of the Theory, Laws, and Practice of Insurance*. London: Frys, Couchman & Collier.
- WHITE Jr., Walter (1968). *Who Brought the Slaves to America?* Newport: Christian Patriot's Defense League.
- ZAMORA Y CORONADO, José (1844). *Biblioteca de Legislación Ultramarina en forma de diccionario alfabético*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain.