
2. La actividad comercial del siglo XVI y la población de origen africano en México

Lourdes Mondragón Barrios (Universidad Autónoma de Baja California)

El estudio de la población negra en México durante el periodo virreinal, a través de diversas fuentes, pareciera ser una labor bastante loable; sin embargo la información documental en la materia es escasa, a pesar de que los africanos al igual que los españoles e indígenas, fueron de los principales actores de la época. La información que ahora se presenta, pretende ampliar los conocimientos sobre la historia nacional durante el siglo XVI, abarcando lo relativo a la regulación comercial, impuestos, derechos y contrabando, introducción, características de venta y los precios que se establecieron para la población de origen africano que fue introducida a nuestro país durante el primer siglo de la Colonia. Debido a los altos impuestos que se tenían que pagar por su introducción, las constantes medidas para controlar el comercio y el contrabando de esclavos, es difícil tener cálculos exactos de las “piezas” introducidas, pues muchos, ingresaron a nuestro país de manera ilegal para así satisfacer la demanda de mano de obra requerida, ya que la población natural había disminuido considerablemente, además de la prohibición de esclavitud indígena¹. En definitiva, investigar a la

¹ Las “Leyes Nuevas” de 1542, en el artículo 26 especificaban que “ningún indio podrá ser esclavo” (Semo, 1982:236).

tantas veces ignorada tercera raíz de la mexicanidad ha aportado, y continuará brindando, datos de gran relevancia para comprender el desarrollo socioeconómico y cultural de nuestro país.

El tráfico de esclavos negros africanos se originó por el bloqueo turco (1453) de las rutas comerciales al Mediterráneo Occidental, ya que era el principal acceso para obtener esclavos del Mediterráneo Oriental y de los alrededores del Mar Negro. El incremento en la extracción de hombres del continente africano tuvo su origen en el siglo XVI, por la demanda de mano de obra necesaria para América (Wolf, 1994: 250, 240).

El control comercial para transportar negros a España se inició en 1503, según consta en las cédulas del 20 de enero y 5 de junio de dicho año, con la creación de la Casa de Contratación, que fue establecida en Sevilla como único puerto para el tráfico de mercancías procedentes de América y con destino a ella (Vila Vilar, 1977:24).

La Casa de Contratación tuvo como objetivo controlar la entrada y salida de mercancías, el cobro de impuestos y el tráfico de barcos, que en su etapa inicial fue adecuado a las necesidades españolas, pero que, con el paso del tiempo creció la demanda y se vio en la imposibilidad de cubrirlo, incidiendo en un constante comercio clandestino y en el contrabando de la población de origen africano (Aguirre, 1989:25-26).

En 1513 la Corona Española estableció normas para controlar el tráfico, por lo que surgieron las licencias y asientos (Vila Vilar, 1977:2), y como respuesta a las constantes necesidades económicas de España, pues la hacienda pública frecuentemente se encontraba en quiebra (Aguirre, 1989:23). Una forma más de obtener recursos fueron los juros, que se caracterizaban por ser un préstamo que hacía la Corona Española al traficante mediante el cual se obtenía una licencia (Navega, 1987:14-15).

Uno de los documentos que permitió la introducción masiva de esclavos en el siglo XVI fueron los contratos que efectuaba la Corona Española con los monopolistas o tratantes negreros, los cuales recibieron el nombre de asientos “término del derecho español que designa cada contrato hecho, con propósitos de utilidad pública y

para la administración de un servicio público, entre el gobierno español e individuos particulares”.

Por otra parte, existían dos tipos de licencias, las comerciales y las personales, las primeras eran asignadas en las introducciones masivas que buscaban satisfacer las necesidades de mano de obra que imperaban en América; en las segundas se introducía o se transportaba un número reducido de individuos, obtuvieron licencias personales los oficiales reales, representantes de la Corona y religiosos que ocuparían algún cargo en América, aunque estos últimos no pagaban impuestos por sus esclavos, a lo que se le conocía como “entrados por concesión graciosa”; los conquistadores o beneméritos de la conquista recibían esclavos como pago a sus servicios y gastos, esto es licencias por concesión graciosa; cabe mencionar que algunos de los conquistadores o beneméritos solicitaban esclavos negros como símbolo de estatus (Mondragón, 1998:35-38).

Por tal motivo, la venta de licencias fue en aumento, además de que éstas se concentraron en algunas casas comerciales que poseían recursos para vender a crédito (Vila Vilar, 1977:23). Encontramos que el 9 de enero de 1562 las autoridades virreinales solicitaron al rey la introducción de negros pagando por cada licencia sólo 10 ducados, a pesar de que su valor era más elevado, justificando la necesidad que se tenía de la mano de obra (AHCdM Libro 7:9-10).

Cabe mencionar que hubo mal manejo en las licencias, pues en algunos casos los funcionarios no las solicitaban en las inspecciones que se realizaba a la nao² que arribaba en el puerto de Veracruz, esto es cotejar el número de licencias e individuos, ya que se otorgaban concesiones y privilegios a algunas personas que, tal vez, transportaban esclavos de contrabando (Mondragón, 1998:37). Otro impuesto que debían pagar los transportistas de negros era el *almojarifazgo*, que era un derecho de pago por todas las mercancías que salían de España, calculado sobre el valor del producto y que, generalmente, era muy elevado (Aguirre, 1989:28-29).

² Se refiere a las naves españolas, que de manera legal, comerciaban entre Oriente, Europa y la Nueva España, y que arribaban a los puertos de Veracruz y Acapulco.

2.1 Contrabando

El contrabando de población negra se inició a principios del siglo XVI, pero no sólo fue de esclavos sino también de otros productos (Semo, 1982:3). Una de las causas por la cual dicho comercio ilícito surgió, fue la carencia que tenía España de suministro directo de negros, así como por la gran cantidad de derechos que debían de pagar por la introducción de esta “mercancía”. De hecho el contrabando ofrecía mejores precios y frecuentes desembarcos clandestinos (Mellafe, 1973:43).

A su vez, el contrabando estuvo apoyado por funcionarios públicos a través del soborno (Bagú, 1992:103), ya que en algunos casos los funcionarios controlaban de manera irregular la administración (AGN, General de Parte, vol.5, exp.261, f.57v.-58). Para evitar lo anterior se acordó, que residiera uno de los oficiales de la hacienda en el puerto de Veracruz por lo menos durante “tercios del año” (tres meses y medio) (Puga, 1985, fol.41), con la finalidad de evitar fraudes a la Corona y que los oficiales pudieran crear vínculos amistosos con los comerciantes y otorgarían concesiones. Cabe señalar, que también se estableció en el puerto de Veracruz un tribunal del Santo Oficio de la Inquisición, cuyos representantes realizaban una visita a la nao para, así, vigilar que no entraran a las nuevas tierras judíos y sospechosos³ (Aguirre, 1994:39).

En algunas naos se cargaban más negros de los declarados, por la cantidad de muertes que se sucedían durante la travesía, en otros casos era con fines de comercio ilícito. Por tal motivo, el 17 de marzo de 1557 se ordenó a los gobernadores, alcaldes mayores y oficiales reales de los puertos, contar los negros que salieran de los barcos, mismos que debían tener licencia y registro (Aguirre, 1989:28-29), con la finalidad de evitar el contrabando y el fraude a la Corona.

³ Las autoridades representantes del Santo Oficio en 1587 interrogan a dos tripulantes de la nao de la Concepción, que provenía de Guinea, pues creyeron que estos eran judíos (AGN, Inquisición, vol.171, exp. 1B, f.7).

2.2 África, la nao y el viaje

El viaje de las naos negreras iniciaba en Europa, en donde eran visitadas hasta tres veces por los oficiales de la Casa de Contratación. Una vez certificadas, se le otorgaba a cada navío un registro para realizar el viaje a las costas de África y para cargar la mano de obra negra e iniciar la travesía a América (Vila Vilar, 1977:127-129, 143-144).

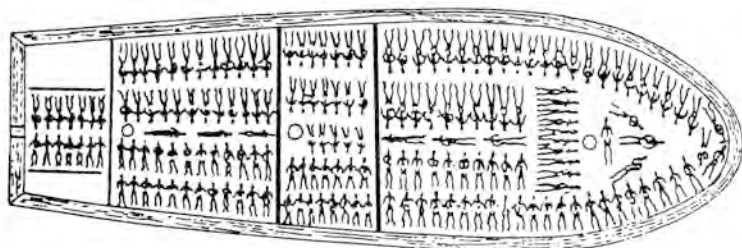


Figura 2.1: Bodega de barco inglés con distribución de carga de esclavos (Redondo, 1994:351).

Por otra parte, la demanda de mano de obra provocó conflictos bélicos entre las tribus y jeferías de África, por lo que desaparecieron tribus completas. Las guerras entre tribus del interior del continente permitían obtener prisioneros, que eran seleccionados antes de ser entregados a los esclavistas europeos (*Ibid.*, 1977:16). Pero no sólo fueron vendidos por las tribus negros cautivos en guerra, sino también los que cometían algún delito (Sandoval, 1987:146) o que habían contraído deudas y no podían pagar (Vila Vilar, 1977:146). Posteriormente eran llevados a las costas de África en grandes caravanas, a cargo de pombeiros y tangomaos (capataces), siendo ésta la primera prueba de resistencia, pues eran largas caminatas en las que morían algunos prisioneros (Aguirre, 1977a:16). El negro a veces era vendido en los puertos africanos de noche, ya que había revendedores que los colocaban a menor precio (Sandoval, 1987:148). La segunda prueba de resistencia tenía lugar en las naos negreras, ya que los individuos iban encadenados y hacinados (véase figura 2.1 y 2.2), pues generalmente las naos rebasaban su cupo como medi-

da de equilibrio por las defunciones que ocurrían durante el viaje (Aguirre, 1994:32-33, 37-39).

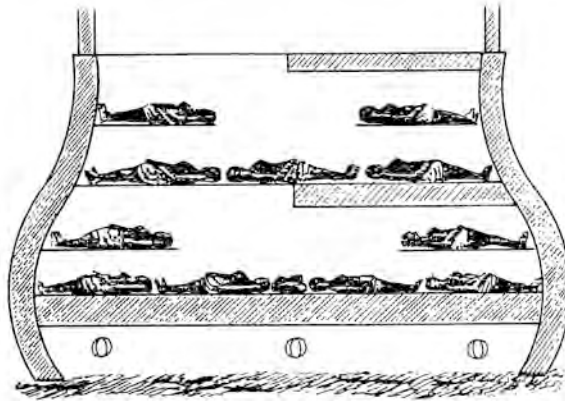


Figura 2.2: Bodega de Buque negrero con distribución de carga de esclavos (Redondo 1994:352).

La transportación de los negros se realizaba en pésimas condiciones, como son hacinamiento e insalubridad, además de que los individuos sufrían de hambre y sed. Se sabe que el 20% de los individuos moría durante la travesía y otros llegaban enfermos (López, 1986:12) contagiados de enfermedades como el mal llamado de loanda (Vila Vilar, 1977:138), posiblemente se trata de una enfermedad infecciosa que era frecuente que se presentara en los navíos negreros, ya que no se ha encontrado ningún registro sobre este mal, todas ellas causaban la muerte.

En relación con lo anterior, el religioso Alonso de Sandoval (1987:19) describe, para el siglo XVII, las condiciones en las que los negros realizaban su viaje en las naos:

...van tan apretados, tan asquerosos y tan maltratados... que viene de seys en seys con argollas por los cuellos en las corrientes y, estos mismos, de dos en dos con grillos en los pies, de modo que de pies a cabeza vienen aprisionados, debajo de cubierta, cerrados por de fuera, donde no ven sol ni luna, que no hay español que se atreva a poner la cabeza en el escotillo sin almadiarse, ni a perverse dentro de una hora sin riesgo de grave enfermedad.

Otro factor que incidía en la mortandad de los esclavos, eran los enfrentamientos a los que las navegaciones o las naos negreras se exponían con los barcos piratas (Aguirre, 1994:32-33, 37-39), lo que a su vez afectaba el abastecimiento de mano de obra. Las naos podían viajar en flota o de manera aislada, por lo que contaban con artillería para defenderse contra piratas y bucaneros (Martínez, 1997:70).

En las naos se introducían negros de distintas partes de África y diferentes grupos étnicos con el fin de impedir la comunicación entre ellos dado que hablaban distintas lenguas (Sandoval, 1987:32.). Pero desde la nao se creó un lenguaje común entre los esclavos, el creóle, tal vez como forma de supervivencia, además de fusión de tradiciones entre ellos y con el grupo de poder, tal como sucedió con los naturales. A su vez, a pesar de que eran considerados los esclavos negros una “cosa” se trata de individuos libres de pensamiento, a pesar de su condición social.



Figura 2.3: Galeón español del siglo XVI (Redondo, 1994:394).

Por otra parte, la transportación de esclavos debía realizarse en navíos de fabricación española (véase figura 2.3 y 2.4), pero la demanda permitió el uso de barcos extranjeros; no obstante, si España se encontraba en guerra con Portugal, Holanda, Inglaterra o Francia se prohibía el uso de embarcaciones de esos reinos. Para el siglo XVI el tonelaje

aproximado de los navíos era de 100 a 200 toneladas, con una capacidad de 150 a 200 negros (Vila Vilar 1977:131). El 13 de febrero de 1522 se emitió una cédula que señalaba que las naos fueran de 100 a 270 toneladas; a su vez, eran agrupadas en tres clases, de 100 a 170, de 170 a 220 y de 220 a 320 (Martínez, 1997:70).



Figura 2.4: Carraca española del siglo XVI (Redondo, 1994:395).

El viaje de Sevilla a México duraba de 75 a 91 días, este podía variar por el estado de las naves (Baudot, 1983:38-39) y las condiciones meteorológicas. Para 1597 se registró la entrada al puerto de Veracruz de cuatro barcos, tres de ellos procedentes de Angola y uno de Santo Thomé. Los tres primeros barcos cubrieron en menos de un año el viaje, entre la fecha de registro y su llegada; el restante tuvo una duración de uno a dos años (Vila Vilar, 1977:151).

En cuanto a la tripulación, llevaban aproximadamente de 15 a 20 hombres, según el tamaño del navío, y estaba integrada por maestro, piloto y varios marineros incluyendo un contra maestre, despensero, grumetes y pajes, a veces cirujano y escribano (*Ibid.*:134-135.). Algunos de los navegantes genoveses, portugueses y andaluces te-

nían esclavos negros en sus tripulaciones, al menos para el siglo XV (Mellafe, 1973:19). Antes de llegar al puerto de entrega, la nao hacía una escala en algún sitio intermedio para refrescar a la carga. Aguirre Beltrán (1977:7), basándose solamente en un documento de archivo con fecha de 1587 (AGN Inquisición, vol. 171, exp. 1b, f.1)⁴, generaliza que para todo el siglo XVI el lugar fue la isla de Ocoa, próxima al actual Santo Domingo; pero posiblemente existió otro punto de descanso para las naos negreras durante el inicio del virreinato (Mondragón, 1999:27).

Año	No. de Navíos	No. de licencias	No. de esclavos que pagaron derecho
1596	1	240	210
1597	1	150	149
1598	5	775	723
1599	7	1,010	1,101
1600	5	654	777
1601			1,604
TOTAL	27	2,829	4,564

Tabla 2.1: Naos negreras que llegaron a Veracruz entre 1596 y 1601 (Vila 1977:198).

Por otra parte, en la tabla 2.1 se registran datos acerca de las naos negreras que se introdujeron al puerto de Veracruz entre 1596 y 1601, mediante el contrato de Reynel (Vila Vilar, 1977:198). A su vez, se tiene conocimiento de que entre 1595 y 1601 en la Casa de Contratación se registraron 52 barcos negreros (Ibid.:239), como se muestra en la tabla 2.2.

Por otra parte, la ruta de navegación era en un principio África-Sevilla-Veracruz, ya que tenían que pasar a España a declarar la carga que se llevaría a la Nueva España. Al inicio de la colonización europea fue Cádiz el principal puerto de salida para América. Para 1529 se encuentran los puertos de Bayona, Coruña, Avilés, Laredo, Bilbao,

⁴ La nao de la Concepción cargó esclavos negros en la isla de Santo Thomé en Guinea y se dirigió a América, haciendo escala en la isla de Ocoa antes de llegar al puerto de San Juan de Ulúa.

San Sebastián, Málaga y Sevilla. Pero es, hasta 1579 que el de Sevilla se convierte en el único puerto de salida y regreso (Ots, 1986:39).

Año	Número de Barcos
1595	4
1596	?
1597	10
1598	13
1599	8
1600	17
1601	10

Tabla 2.2: Barcos negreros registrados en la Casa de Contratación entre 1595 y 1601 (Vila, 1977:239).

En un primer momento debía de transportarse igual cantidad de hombres y mujeres, pero para 1524 se ordena que solamente un tercio del total fueran mujeres, las cuales tenían un menor precio en el mercado por lo que eran difíciles de vender (Aguirre, 1989:30). Además de que su resistencia física en labores pesadas era inferior a la del hombre.

2.3 Introducción de esclavos negros a la Nueva España

Los primeros negros en la Nueva España son los traídos por los conquistadores como Hernán Cortés, lo cual se puede observar en dos ilustraciones del Códice Durán (véase figuras 2.5 y 2.6), además de Pánfilo de Narváez, Juan Núñez Sedeño, Francisco de Montejo y Pedro de Alvarado (Aguirre, 1989:19)⁵, como parte de su séquito. El trabajo que desem-

⁵ Aguirre Beltrán (1989:19) menciona que la presencia de los esclavos fue importante, como es el caso del esclavo Juan Garrido, propiedad de Núñez Sedeño, el cual al parecer fue el primero en sembrar trigo en México. También hay registros de dos negros que acompañaban a Pánfilo de Narváez, uno de los cuales introduce la viruela en Nueva España, ya que al desembarcar estaba afectado por dicho mal.

peñaban los africanos era de servicio personal, pero en algunas ocasiones participaron en las luchas de conquista (Alberro, 1994:118; Baudot, 1983:85). Poco tiempo después muchos de los conquistadores se convirtieron en la clase social dominante, adquiriendo honra y, en ocasiones, títulos nobiliarios. De hecho, el poseer un esclavo constituía una especie de símbolo de estatus (Mondragón, 1998:48).



Figura 2.5: Ilustración de la llegada de Cortés a Tenochtitlán, acompañado por un negro (Florescano y Martínez, 1992:31).

La introducción de esclavos a la Nueva España responde a varios factores. En un inicio a la práctica española de contar con sus sirvientes y lacayos en la vida cotidiana, después como parte del comercio (Navega, 1987:13), debido al colapso demográfico de la población natural y, más tarde, dada la prohibición de la esclavitud de los indios a través de las “Leyes Nuevas” de 1542, que en el artículo 26 especificaban que “ningún indio podrá ser esclavo” (Semo, 1982:236).



Figura 2.6: Ilustración de la llegada de Cortés a Tenochtitlán, acompañado por un negro (Florescano y Martínez, 1992:32).

2.4 Venta de esclavos

Como se señaló con anterioridad, un esclavo antes de ser vendido era sujeto a una revisión médica que incluía un examen de la dentadura, ya que servía para calcular su edad y estado de salud. Por tratarse de una pieza comercial, debía tener buena condición física para poder comercializarse satisfactoriamente. Además, si se trataba de madre e hijo o una familia, en la transacción de venta formaban una sola pieza comercial (Vila Vilar, 1977:190).

Después de la revisión médica se marcaba en el rostro, pecho, espalda, brazos o muslos a los individuos con un “calimbo” de fuego (sellos distintivos para los esclavos). Los calimbos o sellos debían ser conocidos por las oficinas reales, para saber de qué nao procedían y conocer el número de individuos que eran introducidos (Aguirre 1977^a:22). El calimbo o marca se aplicaba como sigue:

...se calienta el hierro sin dejarlo enrojecer, se frota el rostro con un poco de grasa, se pone encima un papel aceitado y se aplica el calimbo lo más ligero posible... (Aguirre, 1994:42-43).

Las primeras marcas que se les pusieron fueron cruces y jesuses, como resultado de la conversión de los negros al cristianismo y, tiempo después, letras griegas, romanas o diversos símbolos. Por ejemplo, una vez organizados los asentistas en compañías, sellaron a los esclavos con el símbolo del asiento (*Ibid*, 1994:41-42), como en el caso de la Real Compañía Portuguesa de Guinea cuyos calimbos eran las letras CR en el brazo izquierdo (Naveda, 1987:32). Posteriormente, los dueños marcaban a los esclavos comprados con símbolos o leyendas, que servían para identificarlos si llegaban a huir.

Por otra parte, en el proceso de venta los compradores podían lamer el sudor de la barbilla o revisar la dureza del bello de la barba, como indicadores de la salud y edad del sujeto. Hecha la transacción, el comprador no podía reclamar si su esclavo se enfermaba o

le sucedía alguna cosa, ya que en el contrato de compra-venta existía una cláusula que no lo permitía.

Para el caso de la segunda venta, el vendedor especificaba en el contrato que el esclavo no era huidor, borracho, ladrón, ni estaba enfermo, entre otras cosas, con el fin de venderlo más caro (Aguirre, 1994:47). También se debía mencionar en la venta si el individuo tenía mal comportamiento, por ejemplo si se le vendía por borracho o jugador, lo cual incidía en que bajara su precio en el mercado (*Ibid.*:44-45; Mellafe, 1973:93).

En algunos casos, la primera venta se realizaba en el puerto de Veracruz y después podía ser en trato directo entre el vendedor y comprador, o en el mercado (Mellafe, 1973:89) en donde los exhibían en plataformas, a la manera veneciana (Wolf, 1994:248). Posteriormente los esclavos eran llevados a la ciudad de México en recuas, acomodándolos de dos en dos en las mulas y transportándolos en grandes lotes (Vila Vilar, 1977:218). Ya en la ciudad los esclavos eran puestos en remate o subasta pública en la plaza principal, con la representación de alguna autoridad (Borah, 1995:33), o en algún mercado como el de Tlatelolco, hasta 1556, el de San Juan, que se ubicaba al suroeste de la ciudad, o el de San Hipólito fundado en 1540 (Baudot, 1983:274). Estos debían ser pregonados públicamente, pero en algunas ocasiones esto no sucedía.

Los esclavos fueron comprados por maestros oficiales, comerciantes, constructores de edificios, puentes y caminos, órdenes religiosas (para tener sirvientes en sus iglesias, conventos, colegios, misiones y haciendas), los transportistas marítimos y terrestres, instituciones como el cabildo y hospitales, así como particulares e indios (Mellafe, 1973:105-107). La transacción comercial se podía efectuar con pesos de oro común o de minas, venta individual, colectiva de esclavos o parte del individuo. Así como con otros artículos y propiedades, incluyendo animales.

Por otra parte, varios documentos de diferentes archivos (AGN, AHN y AHCdM) relacionados con la compra-venta de esclavos, son en algunas ocasiones poco específicos en los registros en cuanto a la edad del sujeto, su lugar de procedencia y hasta su sexo.

2.5 Precios

El precio de los esclavos variaba según la edad, salud, el sexo, oficio en caso de tener incluyendo a las mujeres (Aguirre, 1977b:3) y demanda. También el periodo fue un factor importante, pues en el siglo XVI los esclavos alcanzaron su más alto nivel, disminuyendo en el siglo XVII para decaer en el XVIII (*Idem*; 1994:43). Los esclavos que tuvieron mayor demanda y más altos precios en el mercado de la Nueva España fueron los mandingas del Congo, Bran, Mozambique y Bañol, debido a su condición física. En cuanto a sus habilidades y el conocimiento de un oficio tuvieron mucha aceptación los esclavos de Castilla, Portugal y los nacidos en la Nueva España (Garza, 1995:278). Dichos esclavos podían comprar su libertad con más facilidad y su precio era mayor en comparación con los que no tenían oficio. Al parecer el esclavo con oficio tenía mejor trato y condiciones de vida (Aguirre, 1994:45). Por otra parte, era factible comprar a plazos a un esclavo, haciendo un pago inicial que era la mitad de su valor y posteriormente lo restante (Paredes y Lara, 1994:45).

Cuadro 3	Precios								
Años	110	155	200	230	320	420	450	500	650
1555									
1562									
1570									
1571									
1586									

Tabla 2.3: Valor de esclavos por años (Mondragón, 1998:144-148).

Algunos autores señalan que los esclavos alcanzaron su mayor precio durante 1580, lo cual se relaciona con el crecimiento en la actividad económica. La edad productiva y el valor más alto del esclavo se encontraban entre los 14 y 35 años, para los 40 años decrecía su valor si no tenía cualidades especiales (Paredes y Lara 1994:45) y a los 50 o 60 años todavía tenía valor comercial (Aguirre, 1994:44).

Sin embargo, con base en la información recopilada en tres Archivo (AGN, AHCd. M y AN), podemos señalar que los años en que la población de origen africano, según los contratos de compra-venta, tuvo mayor valor fueron: 1555 (200 hasta 320 pesos); 1562 (155 hasta 420 pesos); 1570 (230 hasta 500 pesos); 1571 (110 hasta 650 pesos) y 1586 (110 hasta 450 pesos) (véase Tabla 2.3) (Mondragón, 1998:144-148).

En cuanto a la edad encontramos: desde los 6 hasta 10 años era desde 100 hasta 350 pesos; desde los 11 hasta los 15 años era desde 198 hasta 320 pesos; desde los 16 hasta los 20 años desde 200 hasta 400 pesos; desde los 21 hasta los 25 años desde 360 hasta 420 pesos; desde los 26 hasta los 30 años era desde 320 hasta 471 pesos; desde los 31 hasta 35 años desde 430 pesos; y desde los 36 hasta los 40 años era desde 240 hasta 350 pesos. Además, la edad más temprana registrada es de 10 meses y la mayor de 50 años (tabla 2.4) (Idem). Los años en que hubo más transacciones comerciales son 1553, 1555, 1562, 1564, 1565, 1577 y 1586.

Cuadro 4 Edad/ Precio	100	198	200	240	320	350	360	400	420	430	471
6 a 10											
11 a 15											
16 a 20											
21 a 25											
26 a 30											
31 a 35											
36 a 40											

Tabla 2.4: Valor de esclavos por edad (Mondragón, 1998:144-148).

De los casos registrados solamente 64 individuos aparecen con nombre y sólo para 125 se especifica el lugar de donde proceden. Cabe aclarar que existen contratos de compra-venta de manera masiva, en los cuales únicamente se anota la cantidad de individuos y el precio a pagar.

2.6 Quiénes eran introducidos

Algunos autores han hablado de la cantidad de tribus africanas que desaparecieron, por las constantes guerras a las que los europeos las enfrentaron para extraer mano de obra; algunos grupos fueron confundidos por los nombres y, aunque fueran parecidos o iguales, correspondían a distintas regiones de procedencia; por ejemplo, el grupo Cazangas de Cazamancia ingresó a México en el siglo XVI y los Cazangas de Angola en el siglo XVII (Aguirre, 1989:101).

Encontramos que en algunos documentos, los esclavos que eran introducidos son llamados negros de Guinea, Angola, Cabo Verde, Congo o São Thomé (los cuales tuvieron mayor presencia desde 1580 hasta 1600), haciendo solamente referencia a la factoría del lugar de extracción (*Ibid.*:102, 131). A su vez, se debe mencionar que los negros de Cabo Verde eran de la costa inmediata o ríos de Guinea, por lo cual los negros caboverdianos y los guineos eran los mismos (*Ibid.*:114-115).

Los esclavos introducidos bajo el nombre de Cafí eran Zafí y solamente entraron a México al inicio del virreinato, tratándose de esclavos tomados en las guerras contra el Islam, que eran principalmente de Marruecos y Fez, incluyendo moros, bereberes, judíos y loros, siendo éstos los que pasaron a América con sus amos (conquistadores y pobladores) (*Ibid.*:103-104).

Durante los primeros años del siglo XVI el sitio de Arguín en África permitió la extracción de negros del interior del continente, que recibieron el nombre de verdaderos negros en Europa y América. Dentro de este grupo podemos encontrar a los Mandé, introducidos en la Nueva España durante el siglo XVI como Mandingos (*Ibid.*:107). Otro grupo que ingresó fueron los Xoxos (Sosos), que habitaban desde el río Núñez hasta el río Scarcies. Por su parte, el grupo de los Bambara recibió el nombre de Bambura en la Nueva España, originarios del Alto Senegal y Níger de Sudán (*Ibid.*:108-109, 120).

Un grupo que también fue introducido a México fue el Bagnoun, que recibió el nombre de Bañol. Tal vez uno de los grupos más conocidos son los Biafaras (Biafadas o Biafares) del reino Biguba, junto con los Cumbás

(de la Sierra Leona) y los Zapés (que incluía las tribus Boloes, Temenes, Limbas, Itales y Jalungas) estos últimos para la segunda mitad del siglo XVI. Por su parte, los negros Gelofes junto con los Ana entraron a Nueva España a fines del siglo XVI (*Ibid.*:116-118, 121, 131).

Otros grupos que llegaron en dicha centuria fueron los Bran, Xabú, Terra Nova, Manicongos, Anzicos, Margarita (nombre de la isla antillana) (*Ibid.*:128-129, 132, 137, 149), Arara, Ancho, Xico, India de Portugal y Caravali (Paredes, 1994:43), así como Katanga, Faluca y Bioho, según la documentación encontrada en archivo (AHN Jerónimo de Castro, 1564, pp. 61-63; Juan Bautista Moreno, 1592, pp.462; 1586, pp. 237). Es importante señalar que los esclavos que residían en Europa o en otro lugar por un tiempo y después ingresaban a la Nueva España, perdían el nombre de su nación y recibían el del *entrepôt* (punto intermedio), como negro de Brasil, Santo Domingo, Cartagena, Castilla y Portugal (Aguirre, 1989:148), así como de Barbados, Bilbao, Cádiz, Islas Canarias y Tenerife (Paredes y Lara, 1994:43).

2.7 Conclusiones

El estudio sobre la población de origen africano en la Nueva España, durante el siglo XVI, permite identificar nuevos elementos relacionados con las actividades económicas, políticas y sociales de ese momento, como son las formas para contar con mano de obra esclava (contratos y asientos), las instituciones encargadas de legalizar y vigilar el comercio, las rutas comerciales, los impuestos y licencias que tenían pagar y ostentar los transportistas, las normas y leyes que se estipularon para dominar la vida y actividades de los negros.

El ingreso de africanos durante el periodo colonial se debió a la necesidad de contar con un abastecimiento continuo de mano de obra durante el siglo XVI, esto a causa de la crisis demográfica de la po-

blación natural provocada por una serie de epidemias y por la sobre explotación de la fuerza de trabajo; así como por la ley que prohibía la esclavitud de los naturales y la protección que se generó hacia ellos.

A su vez, los primeros españoles que se establecieron en el centro de la ciudad transportan con ellos a sus esclavos, seguramente como una práctica europea de asistirse de sus sirvientes, lo anterior con base en la evidencia arqueológica, ya que el material encontrado en las casas que se localizaban dentro de la traza, es de mejor elaboración en comparación con la de Tlatelolco. Por ejemplo, para 1570 habitaban en la ciudad 11,736 negros, lo que correspondió a la mitad de la población total de negros en la Nueva España. La población de origen africano efectuó diferentes tareas, en los conventos, en las haciendas, en las minas, en los negocios, en la administración pública y en la esfera doméstica.

En relación con lo anterior, el incremento en el número de individuos negros se relaciona con el desarrollo de la ciudad y el requerimiento que se tenía de mano de obra, como ya se señaló; pero sobretodo por la vida de exuberancia de las élites europeas que se situaron en la ciudad de México, mismas que manifestaban públicamente su posición socioeconómica a través de diversas formas, siendo una de ellas el evidenciar que contaban con diversos servidores y un número considerable de esclavos negros.

El desarrollo de la historia de México no se puede entender sin la figura de la población de origen africano, debido a la importancia económica y social que tuvo, así como por su legado cultural, ya que al mezclarse y convivir con otros grupos forma parte de la fusión cultural de nuestro país para el periodo virreinal, además de la conformación étnica de nuestra sociedad. Por lo tanto, es imposible negar el papel del negro en la historia de México.

Pero aún falta mucho quehacer, ya que las escasas manifestaciones materiales de origen africano en la Nueva España para el siglo XVI, que hasta ahora se han encontrado, nos han permitido conocer algunos elementos de la ideología de los africanos, sin embargo aún restan otros aspectos que estudiar y conocer de ellos.