

CAMBIO Y CONTINUIDAD EN EL COMERCIO ESCLAVISTA
(UNA PERSPECTIVA DESDE EL PUERTO DE VERACRUZ A FINALES DEL SIGLO XVIII)

Juan M. de la Serna H.*

INTRODUCCIÓN

Se dirimen muchos problemas y diferencias en la cuantificación del comercio esclavista desde que se tiene registro del pago de los primeros derechos por ingreso de cada individuo entre África o España y América, y hasta la abolición formal de esta actividad en 1880, para Cuba y Brasil. Se han formado escuelas de seguidores alrededor de estas diferencias desde los años 70 y, sin embargo, poco han cambiado las cifras globales de este comercio que no incluye el impacto inmediato o futuro sobre la población y sociedad de las regiones de donde fueron secuestrados los nativos. Voy a referirme al inter-

cambio intelectual producto de tales diferencias, y específicamente al que planteara Enriqueta Vila Vilar con respecto a las cifras de esclavos introducidos a la Nueva España,¹ las cuales propuso Gonzalo Aguirre Beltrán en su ensayo sobre la población negra de México.² Debo advertir que el objetivo no es cuantitativo, pues de eso ya se encargaron Philip Curtin³ y Paul Lovejoy⁴, quienes parecen haber logrado un consenso respecto a tales cifras y métodos de abordaje.

Este ensayo busca 1) mostrar por qué Vila Vilar llamó la atención a Aguirre Beltrán acerca de la casuística administrativa aplicada por la burocracia colonial al comercio de esclavos en

¹ Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, España, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977.

² Aguirre Beltrán, Gonzalo, *La población negra de México. Estudio etnohistórico*, México, Fondo de Cultura Económica-Universidad Veracruzana, 1989.

³ Curtin, Philip, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969.

⁴ Lovejoy, Paul, "The Volume of the Slave Trade: A Synthesis", en *Journal of African History*, vol. 23, 1982, p. 473-501.

pequeño ("cédula de manifestaciones" y las "avenzas"⁵) y, en consonancia, a las formas de contrabando utilizado para eludir el pago de los derechos correspondientes, que resultan de gran interés y dan pistas sobre los números y condición de los africanos y sus descendientes en la Nueva España, y 2) considerar los efectos que tuvieron las políticas de libre comercio negrero sobre el comercio trasatlántico y el local a partir de 1773, cuando la Corona comenzó a reducir el impuesto por cabeza de esclavo introducida a sus dependencias americanas. Ambos referentes echan luz sobre las formas de comercio de esclavos y sobre las condiciones y actitudes que siguieron las políticas estatales y sociales en la Nueva España.

Por pertenecer al mismo dominio, con los elementos mencionados antes,

este ensayo busca responder la interrogante planteada por Herbert Klein⁶ y Ben Vinson⁷, que consideran que el reducido número de esclavos introducidos a la Nueva España (en comparación con Cuba o Brasil) no pudo dar como resultado las cifras de fromestizos libres, calculada en 370,000 para finales del siglo XVIII por Aguirre Beltrán.

Para poder argumentar sobre este punto, he dividido el trabajo en cuatro partes en las que se mencionan los rasgos históricos más generales del comercio esclavista y sus etapas; se incluye información correspondiente a su comercio libre y se presenta y analiza el caso de la ciudad de Veracruz, su población y los rasgos más generales de los esclavos que vivían allí a finales del siglo XVIII. Merece atención especial el análisis de una fracción de esta última.

⁵ "Cédula de manifestaciones": Disposición real que autorizaba al asentista permitir a los cargadores y maestros de navío transportar una mayor cantidad de negros que los consignados en el registro, con la condición de que el excedente fuera manifestado en el puerto de arribo y se pagaran los derechos correspondientes. "Avenzas" (convenio, transacción): contratos privados entre el asentista y el transportista que solicitaba transportar algunos negros. Cfr. Vila Vilar, Enriqueta. *Op. cit.*, pp. 161-164.

⁶ Klein, Herbert, *African Slavery in Latin America and the Caribbean*, Nueva York, Oxford University Press, 1986.

⁷ Vinson III, Ben, "The Racial Profile of a Rural Mexican Province in the 'Costa Chica': Iqualapa in 1791", en *The Americas*, núm. 57(2), 2000, pp. 269-282.

De todo se pretende sacar argumentos con los cuales dar respuesta a las interrogantes planteadas.

COMERCIO MONOPÓLICO

Las medidas estatales que propiciaron el tráfico de esclavos se tomaron desde 1513, año en el que se cobró por primera vez el impuesto de dos ducados por cada esclavo que entrara a las Indias; consecuentemente, se implementó la obtención de una licencia para tal efecto. Ambos trámites se convirtieron en una impensada fuente de ingresos y en instrumento político para

la Corona española. En cambio, para los comerciantes, este sistema de licencias monopolistas tenía el inconveniente de que encarecía el precio de los esclavos, debido a que el recipiendario de la dádiva real no usufructuaba su beneficio directo, sino que revendía las licencias a otros comerciantes y éstos a otros, hasta llegar así a manos de los portugueses.

A esta carestía artificial se sumaron la demanda creciente de esclavos en los mercados americanos, el contrabando y las celosas medidas del monopolio sevillano; además, la Corona española comenzó a manejar la trata



con criterios económico-políticos. Todo ocasionó que en el resto del siglo XVI (entre 1532 y 1589) no se otorgaran nuevas licencias y que el comercio negrero quedara en manos de la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla; sin embargo, a finales de siglo el sistema monopólico de comercio entró en crisis y la trata negrera con él. El hecho de que los portugueses tuvieran la hegemonía sobre las fuentes de extracción de los esclavos fue una realidad determinante y, a partir de 1580, año de la unión de las coronas portuguesa y española bajo el cetro de Felipe II, ninguna razón política impidió el monopolio portugués y, en cambio, se pensaba en los beneficios que ello llevaría: reducción de los fletes navieros, solución a la falta de continuidad en la entrega de esclavos y, por supuesto, una baja en los precios de la mercancía debida a la satisfacción de la demanda.

Los asientos⁸ sustentaron las mismas características mientras duró este sistema: se mantuvieron restricciones y prohibiciones entre las que destaca la referida a la internación de esclavos a Buenos Aires, y sólo hasta 1615 se incluye a Veracruz como puerto con esta facilidad. Cabe hacer notar que la Corona española nunca fijó taxativamente los lugares de entrada, las provincias o la cantidad de esclavos que se podían transportar a cada puerto, sin embargo, los "factores"⁹ de cada "asiento" resolvían la dirección de cada embarque de acuerdo con la demanda y a la facilidad que se les otorgara en cada uno de los sitios de entrada. En los siglos XVI y XVII estas preferencias se hallaban en las Antillas, la Nueva España y la costa caribeña de las actuales Venezuela y Colombia, lo que produjo una rápida saturación del mercado y cumplió las expectativas acerca

⁸ Asiento: contrato que se hace para proveer de dinero, viveres o géneros a un ejército, asilo, comunidad, etc. Alonso, Martín, *Enciclopedia del idioma*, México, Aguilar, 1988. Real Academia de la Lengua, *Diccionario de la lengua española*, 20ª ed., España, Espasa Calpe, 1984.

⁹ Factor: 1. Entre comerciantes, apoderado con mandato más o menos extenso para traficar en nombre y por cuenta del poderdante o para auxiliarle en los negocios. 2. Oficial real que en las Indias recaudaba las rentas y rendía los tributos en especie pertenecientes a la Corona. Real Academia de la Lengua, *Diccionario de la lengua española*, 20ª ed., España, Espasa Calpe, 1984.

de los precios por cabeza de cada esclavo.

En 1640, el conflicto entre España y Portugal —que abastecía de esclavos a la primera— fue aprovechado con ventaja por Holanda, la que a partir de 1668 se hizo cargo de la trata negrera al obtener paralelamente los fletes entre Europa y América, debido a que a España, en virtud de sus condiciones económicas, no le fue posible renovar su flota.¹⁰ Fueron estos dos factores, la falta de fuentes directas de extracción de esclavos y la carencia de una marina mercante adecuada, las causas por las que la Corona española volvió al sistema de asientos monopólicos firmados con un solo mercader.

Asimismo, los puertos de entrada de las cargazones se hallaban en el Caribe: La Habana, Veracruz, Campeche, Portobello y Cartagena, aunque los representantes de los asentistas introdujeron su mercancía en casi todas las provincias de las Indias. La diferencia de estos contratos con respecto a los anteriores radi-

ca en que, en esta ocasión, se permitió a los introductores llevar sus cargazones en barcos con bandera extranjera y, además, introducir esclavos de cualquier origen; incluso se autorizó a los tratantes comerciar en puertos españoles con esclavos procedentes de colonias inglesas u holandesas, como Jamaica y Curazao, que funcionaban como depósitos de mercancías de contrabando dirigidas a la América española.

Una de las razones de la supremacía económica expansionista de Francia, Inglaterra y Holanda sobre España en el siglo xvii, fue la incorporación de aquéllas a la organización económica del sistema de compañías por acciones que, de alguna manera, compensó el retraso con que llegaron a América y que les permitió competir con éxito contra el sistema monopolista hispano. Siendo extranjeros los asentistas, la trata negrera no podía escapar a este sistema de comercio, a pesar de que los concesionarios y compradores eran los españoles. Considere-

¹⁰ Sobre el tema, ver Goslinga, Cornelius Ch., *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983.

rando la importancia del flujo comercial y de capitales en este negocio, no se puede considerar ésta como la única causa de su importancia económica, para ello hay que tomar en cuenta la demanda de los productores agrícolas y manufactureros americanos de esta fuerza de trabajo.

En el curso del siglo xvii, Inglaterra logró ubicarse en una posición favorable para el comercio negrero mediante su capacidad marítima, sus territorios en África, sus posesiones en América y su capacidad y organización económica. El poderío marítimo y económico de esta nación hizo posible que, con la paz de Utrecht, se impusiera a España la aceptación de un nuevo asiento, previa renuncia de Francia al asiento al que tenía derecho,¹¹ lo que dejó a Inglaterra el monopolio, en manos de la *South Sea Company*, que a su vez garantizaba

la provisión de esclavos mediante un contrato particular con la *Royal African Company*, proveedora de la mercancía.¹² El asiento perduró treinta años a partir de 1713, cuando se firmó el tratado, durante los cuales Su Majestad británica se comprometía a introducir 144,000 esclavos. Los puertos de entrada incluidos en el tratado fueron los del Caribe, incluidos Veracruz y Campeche, a los que se sumaron Caracas y Buenos Aires, y a partir de 1721, a través de Panamá, se sumaron el Alto Perú y Chile.¹³ Los centros de acopio permanecían en Jamaica y Barbados, que eran los centros de donde partía el contrabando hacia las posesiones hispanoamericanas.

Entre 1713 y 1739, las fricciones entre España e Inglaterra ocasionaron desmantelamientos y confiscaciones de las factorías de la compañía en la

¹¹ Para solucionar sus angustias económicas, como medida extraordinaria, España había dado en 1701 una concesión a la Real Compañía Francesa de Guinea para introducir 4,800 negros anualmente por un lapso de diez años.

¹² Aguirre Beltrán, Gonzalo, *Op. cit.*, p. 76.

¹³ AGN, Reales Cédulas, vol. 36, exp. 12: "ASIENTO AJUSTADO ENTRE LAS DOS MAJESTADES CATÓLICA Y BRITÁNICA SOBRE ENCARGARSE LA COMPAÑÍA de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en la América Española, por tiempo de treinta años, que empezarán a correr en primero de Mayo del presente de mil setecientos y trece y cumplirán otro tal día del mil setecientos y quarenta y tres".

Nueva España y otras posesiones inglesas en América, amén de hostilidades de funcionarios y asaltos de los corsarios españoles a sus barcos. Por su parte, los ingleses fallaron en sus pagos de impuestos y derechos al fisco hispano y en las correspondientes utilidades al rey, lo que condujo, en 1739, al rompimiento de los tratados que desembocó en la guerra conocida como la "guerra de la oreja de Jenkins" y, entre 1739 y 1740, a la "guerra del asiento", provocada, como su nombre lo indica, por el rompimiento definitivo de la real sociedad anglo-española en el negocio de la trata de esclavos.

Otra causa del fracaso de la empresa británica fue la ya fincada costumbre del contrabando, el que a pesar de ser combatido tanto por las autoridades españolas como por los mismos factores ingleses, nunca pudo ser abatido y mucho menos exterminado, por lo que se siguió ejerciendo hasta la llegada del comercio libre.¹⁴

El británico fue el último de los asientos monopólicos internacionales concedidos por la Corona española, que en 1788, por efecto del tratado del Pardo, recibió de Portugal las islas de Fernando Poo y Annabon en las costas africanas,¹⁵ donde comenzó el comercio negrero que no había practicado directamente; para entonces contaría con una flota comercial boyante, a lo que se sumarían proyectos para desarrollar un sistema de haciendas y plantaciones azucareras en Cuba, La Española y Veracruz.

A unos meses de dictaminar el libre comercio, las autoridades reales hicieron el último experimento para mantener el monopolio de la trata negrera, sólo que en esta ocasión lo harían a través de un comerciante español. En 1765, el rey cedió el asiento de negros a don Miguel Uriarte, del puerto de Santa María en Cádiz, para proveer de negros durante diez años las provincias de América anualmente como sigue:

¹⁴ García de León, Antonio, "La Real Compañía de Inglaterra y el tráfico negrero en el Veracruz del siglo xviii -1713-1748", ponencia presentada en el Congreso "La ruta del esclavo en Hispanoamérica", San José de Costa Rica, 23 a 26 de febrero de 1999.

¹⁵ Islas situadas en las costas occidentales de África, en el golfo de Biafra.



mil a Cuba, 1,500 a Cartagena y Portobello y 400 más a los puertos de Honduras y Campeche. Según lo dispuesto en este instrumento, Puerto Rico se convertiría en "la caja" de esclavos desde la cual se distribuirían a los respectivos puertos. Siguiendo las mejores costumbres de las prácticas monopólicas, se establecieron los precios de venta (Art. 2º) de acuerdo con las características de los esclavos (muleques y mulecones¹⁶) además de que "Los navíos que los introducían estaban libres de las formalidades y gravámenes acostumbrados en los registros a Indias" (Art. 6º). Quedó como obligado don Miguel Uriarte y, como fiadores del primero, don Lorenzo de Arístegui y don Francisco Aguirre, quienes firmaron la respectiva escritura de Fianza.¹⁷ Siete años después de firmado el asiento, en 1772, por un rápido deterioro, la compañía se declaró en quiebra y tuvo que acudir a la

autoridad real para que la rescatara, otorgándosele una prórroga de seis años; además, se le aplicó una política de precios favorable para la venta de esclavos. De manera excepcional y anticipada, se relevó a la compañía del pago de los derechos de "marca"¹⁸ y se ampliaron las facilidades de los introductores, permitiéndoseles llevar su mercancía en barcos extranjeros y, a los barcos españoles cargando harinas, partir de puertos americanos con destino a África en busca de su carga. En 1778, por boca del virrey de la Nueva España, el Consejo de Indias amplió las perspectivas de mercados de la compañía al sumar al puerto de Panamá como favorecido por el contrato.

La inclusión de estas concesiones marca cambios notables respecto a la política seguida hasta ese momento, según la cual la renta producida por el comercio negrero era insuperable; a partir de este contrato, "el tráfico de

¹⁶ Muleques: esclavos negros entre seis y doce años, mulecones: los que tuvieran entre catorce y 18 años.

¹⁷ AHN, Reales Cédulas, vol. 87, exp. 71.

¹⁸ Punción que se hacía al esclavo con hierro al rojo vivo, con el fin de indicar su entrada legal y el correspondiente pago de alcabalas. Método también conocido como "carimba".

esclavos no fue considerado como un fin sino como un medio para impulsar el desenvolvimiento de las posesiones ultramarinas, y no sólo se sacrificó el producto que rendían sus rentas [...] sino que más tarde la Hacienda Pública había de tomar en sus manos la introducción ofreciendo negros a los colonos a un precio mínimo",¹⁹ política que se siguió a lo largo de América con el fin de ampliar las fronteras agrícolas y de aumentar la rentabilidad de la tierra.

Este asiento se dio por terminado en 1780, mismo año en que, a manera de finiquito del compromiso, se otorgó a los asentistas el derecho de tomar esclavos en las posesiones francesas de América, amén de concederles también una reducción en los derechos de introducción y de alcabalas de cualquier pieza de indias o esclavo que introdujesen a América.

Un elemento desfavorable al manejo peninsular del comercio negrero

fue que sus tratantes (incluidos los socios del asiento gaditano) desconocían los ciclos de comercialización, en los que se debía considerar la concordancia de las fechas de compra de los esclavos en África con las del inicio de la zafra en América;²⁰ en este ciclo se tenía que incluir el tiempo de traslado entre uno y otro punto, amén de tomar en cuenta las pérdidas de vidas en el transcurso del viaje. El cumplimiento de estos requisitos era necesario para la reducción de riesgos, lo que magnificaba las ganancias. Este conocimiento fue dominado por portugueses, británicos y habaneros; éstos llegaron a presentar solicitudes de asiento que incluían amplios y detallados informes de los procedimientos comerciales del negocio que evidencian el conocimiento de la trata, empero, los favores reales se inclinaron hacia la sociedad en la que tenía intereses la Corona, aunque a fin de cuentas su socio prin-

¹⁹ Aguirre Beltrán, Gonzalo, *ibid.*, p. 88.

²⁰ Burnard, Trevor, y Morgan Kenneth, "The Dynamics of Slave Market and the Slave Purchasing patterns in Jamaica, 1655-1788", en *The William and Mary Quarterly*, julio 2001, vol. 58.1, núm. 42, p. 19. Behrendt, Stephen, "Markets, Transaction Cycles and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade", en *The William and Mary Quarterly*, vol. 58.1, núm. 42, p. 19.

cial ni siquiera terminaría de pagar su aportación.²¹

COMERCIO LIBRE

Para llegar al comercio libre, la Corona hispana hizo más que simplemente abatir los derechos sobre la introducción de esclavos con el fin de favorecer su entrada a sus dominios de América; en los periodos entre asientos permitió y favoreció su entrada en cantidades menores y siempre de acuerdo con las demandas que recibía de parte de quienes, dedicados a diferentes actividades económicas, se lo requerían. Aunque las cantidades de negros solicitadas o introducidas no puedan compararse con las especificadas en los asientos, no deben despreciarse: siempre fluctuaron entre cinco y treinta individuos. El origen de estos negros está ligado con los mercados de las

Antillas, preferentemente de Cuba y Santo Domingo, en donde hacían escala, por una u otra razón, los navíos procedentes de Europa y África.²²

En 1780 se permitió a todos los súbditos españoles la importación de esclavos desde España o de cualquiera de los territorios de los países neutrales, con excepción de los puertos de Río de la Plata, Chile y Perú. En 1784 se redujeron los impuestos de introducción en varias partes de las Indias y se dispuso el retiro de los "hierros de marcar",²³ con los que se señalaba en el cuerpo de los esclavos el pago de los derechos de entrada.²⁴ El 28 de febrero de 1789 se declaró de pública utilidad el comercio libre de esclavos para Caracas, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, y en 1791 se incluyó en este comercio a los virreinos de Buenos Aires y Santa Fe. Por último, en 1793, se concedió la libertad irrestricta de comercio para los súbditos americanos.

²¹ Proyecto preparado por don Manuel González de Herrera, encargado de la Hacienda Real en La Habana. Cf. Torres Ramírez, Bibiano, *La Compañía gaditana de negros*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.

²² *ANM*, Marina, 1765, vol. 40, exps. 20 y 23.

²³ *AGN*, Bando, vol. 15, exp. 21.

²⁴ *AGN*, Bando, junio de 1786, vol. 14, exp. 31.

Las reformas económicas de otra índole, introducidas en la Nueva España a lo largo del siglo XVIII, tuvieron efectos regionales que pueden ser detectados en el ámbito productivo, en el comercial y, evidentemente, en el del comercio negrero. Es bien sabido que la política seguida por la Corona respecto de la comercialización del azúcar, orientó la producción de la región veracruzana a la exportación, y dedicó la producida en otros centros del virreinato al consumo interno.²⁵ El crecimiento de la producción azucarera fue constante

durante el siglo (en especial la de los valles de Cuernavaca), en respuesta a la creciente demanda de la ciudad de México. Estas haciendas exportaban azúcar ocasionalmente y sólo de forma complementaria a la economía.²⁶ Al ligarse el azúcar veracruzano con los ciclos productivos caribeños, los requerimientos técnicos de esa industria tuvieron que ser cubiertos por los proveedores locales; fue el caso de la fuerza de trabajo requerida por las haciendas ubicadas en la región de Córdoba, que entre 1760 y 1790 experimentó un fuerte crecimiento que obligó a sus propietarios a adquirir gran cantidad de esclavos.²⁷ Seguramente, con este

²⁵ Le Riverend B., Julio, "Relaciones entre la Nueva España y Cuba 1518-1820", en *Revista de Historia de América*, núm. 37-38, enero-diciembre de 1954, México, pp. 45-100.

²⁶ Sánchez S., Ernesto, "Comerciantes y hacendados; la integración de los comerciantes del consulado de la ciudad de México en la propiedad de la haciendas azucareras de Cuernavaca y Cuautla de Amilpa, 1750-1821", inédito.

²⁷ Requerimiento de negros que hace el gobernador de Veracruz, don Félix Feraz al virrey marqués de Croix, *idm*, Reales Cédulas, vol. 90, exp. 127. En 1762 y 1771, las haciendas de esta región adquirieron más de un centenar de esclavos en cada ocasión, lo que se salió de los promedios históricos establecidos. Naveda Chávez-Hita, Adriana, *Esclavos negros en las haciendas azucareras de Córdoba, Veracruz, 1690-1830*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 1978, pp. 50-58. Según el padrón de 1788, del total de la población de haciendas y ranchos de la circunscripción (3,593 individuos) 35% eran esclavos y la especialización de las haciendas azucareras llegó a tal grado que los ranchos se tuvieron que dedicar a producir viandas para alimentar a los esclavos. Naveda Chávez-Hita, Adriana, "El censo de 1788, análisis poblacional de ranchos y haciendas en la Villa de Córdoba", en Blázquez Domínguez, Carmen, Carlos Contreras Cruz y Sonia Pérez Toledo, *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Instituto Mora-Universidad Veracruzana-Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, pp. 111-127.

fin llegaron cargazones reducidas de esclavos como las que menciono a continuación y que, además, revelan la aplicación de las disposiciones que sobre la trata de esclavos se dictaban desde Sevilla con el efecto de animar este comercio.

Luego de entrar al puerto de Veracruz en 1789 con un cargamento de negras, el capitán Juan P. Echandi, quien había desembarcado y comerciado cuatro de ellas en Campeche, se encontró con que las autoridades locales ignoraron lo dispuesto por la Real Cédula de 1784 y pretendieron cobrarle alcabalas por la introducción de tal cargamento.²⁸ La cédula había sido recibida por el virrey en funciones, supuestamente girada a las autoridades portuarias. En ella se libraba a los tratantes del pago de contribuciones y se reducía a 6% el pago por cada esclavo (tazando un precio

máximo de 150 pesos sin distinción de edad o sexo) introducido a los puertos no incluidos explícitamente en su articulado. Campeche y Veracruz estaban incluidos en el artículo correspondiente (9°),²⁹ lo que motivó el reclamo del capitán Echandi ante las autoridades respectivas, quienes consideraron justo el reembolso debido a que ya se había pagado una primera suma a su introducción en La Habana, adonde habían arribado originalmente y donde habían sido adquiridos por el susodicho capitán con el fin de introducirlos a la Nueva España; este antecedente benefició indirectamente a los propietarios y al comercio esclavista novohispano, que a partir de entonces apelaron a esta exención.

Los polos de actividad económica que demandaban la fuerza de trabajo esclava no fueron estáticos, sino que variaron con el tiempo; así como en los

²⁸ Comunicó el virrey don José de Gálvez al gobernador de Veracruz que: "con este objeto se ha servido su excelencia reducir en varias partes de Indias los derechos de entrada de los negros, establecidos por leyes y Reales disposiciones y concedido en otras por motivos particulares libertad absoluta de contribución; y viendo su real ánimo que todos sus vasallos en general logren de la rebaja de los derechos ha resuelto que en donde no estuviere concedida la entera exención de ellos se cobre sólo un seis por ciento de introducción de cada negro". Según este mismo documento, el capitán del bergantín *Nuestra Señora del Pilar*, don Juan Felipe de Echandi, fue el primero en introducir "negros en cargazón" bajo las disposiciones dictadas en 1784. *Ann. Alcabalas*, vol. 182, exp. 18.

²⁹ *Ibid.*, p. 203.

siglos XVI y XVII el epicentro fue la Nueva España, en el XVIII, en especial después de 1762, éste se mudaría a La Habana, en donde la demanda tendría a partir de entonces un crecimiento desmesurado, como muestran las cifras de introducción de los treinta años comprendidos entre 1790 y 1820, cuando arribaron a ese puerto 236,599 esclavos destinados fundamentalmente al trabajo en las haciendas azucareras cubanas.³⁰

En la Nueva España de la Ilustración, Campeche y Tabasco pasaron a ser los puertos de introducción de esclavos, posición que hasta los primeros años de ese siglo ocupara Veracruz; la razón de ello se encuentra en las políticas de desarrollo implementadas por las autoridades reales, amén de la expansión del comercio habanero y de la ubicación de los puertos señalados en la ruta del Atlántico. Cuando este comercio quedaba suspendido, como en 1799, a

raíz de la guerra con Inglaterra, se recurría con mayor insistencia a los mercados internos para satisfacer la demanda de particulares o de gobierno. En cuanto a la oferta de venta de esclavos, se prefería, por razones de disponibilidad y de trabajo, conseguirlos en las haciendas de Cuernavaca o Cuautla, a disponer de los recursos humanos de otras zonas azucareras como Córdoba o Xalapa, aun cuando la demanda viniera de las autoridades del cercano puerto de Veracruz.³¹

En las provincias de Tabasco y Campeche, las autoridades y los empresarios buscaron crear una agricultura de exportación similar a la que se realizaba en Veracruz y en otras islas de Barlovento, donde se demandaron permisos para el ingreso de aperos de labranza y esclavos con mayor insistencia, para el cultivo de la caña de azúcar.³² Las solicitudes fueron apro-

³⁰ Aimes, Hubert, *The History of Slavery in Cuba 1511-1868*, Nueva York, Octagon Books, 1967, originalmente publicado en 1907.

³¹ AON, General de Partes, vol. 76, exp. 196.

³² En 1787 se solicitó y obtuvo permiso para introducir a Tabasco entre 800 y mil esclavos, con el fin de iniciar una empresa azucarera. A finales del siglo XVIII, Campeche pretendía convertirse en cabeza de la región yucateca, por lo que sus empresarios y autoridades pujaban ante las autoridades virreinales para que se creara un consulado que les permitiera ampliar su radio de acción e independencia.

badas con la opinión favorable de los jueces de lo Civil y de Hacienda, quienes fueron consultados para que dieran su beneplácito a la extensión de la cédula de 1784,³³ aprobación que, en lo que respecta a los esclavos, fue sostenida con el argumento de que, igual que la prostitución, la esclavitud era un mal necesario, como era fehaciente en las civilizaciones europeas.³⁴

Conforme se acercaba el fin del siglo xviii, los puertos de Campeche y Tabasco se fueron convirtiendo en los sitios de mayor actividad negrera, y los pueblos y haciendas de la región se poblaron con cantidades considerables de esclavos dedicados a las labores del campo.³⁵

Hasta el momento no se han encontrado evidencias de ingresos masivos o cargazones de esclavos. Las cantidades de negros introducidas de las que se tiene constancia, fueron de

alrededor de quince esclavos en cada embarque; como muestra tenemos dos de ellos entre 1809 y 1815.³⁶ Otra fuente indicativa de esta actividad son los Archivos Notariales, en los que se asentaban los movimientos de compra y venta de esclavos en donde, además de esta actividad, encontramos testimonios que indican que probablemente fue el empeño de los esclavos un método por el que, derivado de la escasez de numerario, se trató de imponer un control a la circulación de la plata, pues éstos eran utilizados como fondo de garantía³⁷.

Documentos hallados en el AGN, muestran dos fenómenos que llaman la atención en lo que se refiere a la actividad negrera en los puertos de Tabasco a fines del siglo xviii. El primero se refiere al ingreso de esclavos procedentes de Charleston (E.U.) en

³³ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, vol. 664, exp. 26.

³⁴ *Ibid.*, p. 33.

³⁵ Según Carlos Ruiz Abreu, era común encontrar en las haciendas de Teapa entre diez y treinta esclavos, aunque no faltaba una que contara con más, Ruiz Abreu, Carlos E., *Señores de la tierra y el agua. Propiedad, comercio y trabajo en el Tabasco colonial*, México, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1994, pp. 113-114.

³⁶ AGN, Alcabalas, vol. 427, exps. 3 y 10.

³⁷ AGNC, Notarias, Libro 1.

1805,³⁸ y el segundo a otra cantidad significativa de "prisioneros de guerra procedentes de Santo Domingo en 1809",³⁹ orígenes a los que, sin embargo, las autoridades competentes no pusieron objeción para su introducción y que muestran la presencia de nuevos actores en este comercio regional (los norteamericanos⁴⁰) y la necesidad de las autoridades de cubrir las vacantes de población en los nuevos sitios agrícolas, con el fin de cumplir con el proyecto económico propuesto para la región. A fin de cuentas, por efecto del movimiento de independencia y por razones de competencia productiva, en la que además de los proyectos azuca-

ros se tienen que considerar los intentos por establecer una zona de producción de cacao, no se pudo hacer cumplir el plan de desarrollo económico propuesto para Tabasco, lo que disminuyó la presión sobre la demanda de fuerza de trabajo, liberando esclavos para el mercado y convirtiendo al puerto local en punto de salida de esta mercancía dirigida a otros puertos con mayor demanda. Así pues, los criollos, españoles, negros y demás castas asentadas en las haciendas tabasqueñas fincaron su medio de vida en la agricultura, la ganadería y el comercio, actividades que incluían a los esclavos y se extendieron de puerto en puerto

³⁸ De este puerto salieron también muchos esclavos comerciados en La Habana. AGN, Alcabalas, vol. 427, exp. 10. En el curso de la primera mitad del siglo XIX se registró un importante comercio de esclavos originado en el "viejo sur" de Estados Unidos, con destino a las plantaciones del "nuevo sur", que fue considerado por algunos autores producto de la crianza de esclavos para el comercio. Según Fogel y Engerman, no existen evidencias suficientes para sustentar esta afirmación; lo que se puede asumir, dadas las pruebas que aquí se hallan y lo enunciado por esos autores, es que en esta época los alcances del comercio esclavista del sureste de E.U. tocaba los puertos mexicanos. Cfr. Fogel, Robert N., y Stanley L. Engerman, *Tiempo en la Cruz. La economía esclavista en los Estados Unidos* (trad. Arturo Roberto F.), México, Siglo XXI, 1981 (en especial el capítulo 3).

³⁹ AGN, Civil, vol. 2152, exp. 11, en Ruiz Abreu, Carlos, *Catálogo de documentos coloniales para la historia de la provincia de Campeche*, México, Gobierno del Estado de Campeche-Instituto de Cultura de Campeche, 2000, p. 64, entrada 229.

⁴⁰ El comercio negrero conducido por tratantes norteamericanos se extendió por todo el Atlántico, llegando a tocar mercados del cono sur como Montevideo. Betancur, Arturo Ariel, *El puerto colonial de Montevideo(s). Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico (1791-1806)*, Montevideo, Universidad de la República, 1997 (cap. 6).

llegando a Veracruz, Campeche y La Habana.⁴¹

En el curso de los tiempos virreinales, la dinámica del comercio negrero en los puertos del golfo de México siguió una lógica interna que atendía a la demanda de las fuentes de riqueza que los requería: minería, agricultura y ganadería fueron las más importantes; en esta demanda también se hallaban implicadas condiciones de carácter demográfico. Hay que añadir a la atención dada a la demanda interna la que corresponde al vínculo que los comerciantes de negros tuvieron con los mercados de la región, que si bien resulta obvia durante los tiempos en que imperó el sistema monopolístico, no lo fue tanto a partir de los primeros años del siglo XVIII y en especial desde que se sintieron los primeros barientos del comercio libre. La inversión de los términos del flujo mercantil

que favoreció la exportación de esclavos desde las provincias del sureste, se convertiría en antecedente de prácticas similares seguidas a finales del siglo XIX.

NEGROS, MULATOS Y ESCLAVOS EN VERACRUZ EN EL SIGLO XVIII

El puerto de Veracruz, ciudad que por mucho tiempo fue la única puerta de entrada de mercancías europeas a la Nueva España, con los años se convirtió en crisol de razas. Desde su fundación y hasta el siglo XVIII, el cuarto asentamiento de lo que fue la Villa Rica de la Vera Cruz, se caracterizó por estar habitado en el último siglo de la Colonia por pobladores de diversas "calidades", entre las cuales los miembros de las castas superaban a los europeos y españoles (criollos): 57.4% de los primeros, por 42.6% de los segundos.

⁴¹ Permiso de salida concedido por el jefe político de la provincia de Tabasco al capitán de la goleta *La Circosana*, en septiembre de 1820, *AGN*, Alcabalas, vol. 298, exp. 6.

Distinción de castas											
Casta	de 16 a 25 años		de 25 a 40 años		de 40 a 50 años		de 50 y más años		Total		Total
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	
Europeos	130	2	230	4	64	7	57	6	481	19	500
Espanoles	98	131	121	174	61	64	27	55	307	424	731
Indios	148	57	60	42	6	6	8	7	222	112	334
Mulatos	111	153	80	169	35	56	25	40	251	418	669
Castas	95	132	88	157	37	66	35	50	255	405	660
Total	582	475	579	546	203	199	152	158	1,516	1,378	2,894

Elaborada con datos provenientes de las tabulaciones hechas en *El padrón de Revillagigedo de 1791*, Instituto Veracruzano de Cultura, 2001. Se conservó la nomenclatura y los grupos de edades conforme aparecen en el padrón.⁴²

Respecto de la población en su totalidad, hay que notar ciertas peculiaridades: de las cifras generales separadas por género destacan, por un lado, la supremacía numérica de hombres, con un 52.3% del total de la población, y en este mismo rubro sobresale el reducido número de mujeres originarias de Europa que, comparado con la cantidad de varones provenientes de ese mismo continente, se vuelve casi insignificante 3.9%; la suma de mujeres europeas y españolas (criollas) es de 32%. La expli-

cación de ambas cifras refuerza lo dicho por otras investigaciones no cuantitativas, en las que se señala que en el curso de la segunda mitad del siglo XVIII la inmigración peninsular estaba integrada en su mayoría por varones o "mozos" que se integrarían al comercio, que buena parte de ellos viajaba como solteros y que contraería nupcias con una "criolla" para afincar su porvenir.⁴³

Fueron los indios, castas y negros los que integraron la servidumbre de las casas. Empero, hay que aclarar que

⁴² Se corrigieron los errores de sumas localizando las tabulaciones parciales.

⁴³ Brading, D.A., *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, 1975.

no era raro que los jóvenes, en ocasiones familiares de "cabeza de familia", desempeñaran labores de auxiliares en casa, o al menos fingían hacerlo para efectos censales, pues habían ingresado con esa categoría a la Nueva España y así declaraban para evitar el pago de impuestos, aunque en realidad desempeñaran trabajos de mayor remuneración o fueran empresarios. Si bien esta comparación entre los miembros de orígenes étnicos y de género diversos es comprensible, llaman la atención las diferencias cuantitativas de género entre los miembros de las castas. Las 935 mujeres que sumaron este grupo (indios, mulatos y castas) eran el 67.85% de los miembros de este género, mientras que los 728 hombres de ese mismo agrupamiento eran sólo el 48.0% del total. Al menos es factible afirmar con estas observaciones y con los datos antes señalados, el carácter estacional que imperaba en la organización del trabajo regional.

Ahora bien, las tareas que desempe-

ñaban indígenas y negros en casa de sus "patrones" no eran las mismas: como se ha señalado en otros estudios, los primeros realizaban lo que se considera trabajos domésticos: lavar, cocinar, limpiar, etc., y los segundos tareas como servir o manejar los carricoches y, en el caso de las mujeres, ser nodrizas de los infantes de la casa. Hay que señalar que con frecuencia los esclavos eran enviados a ganar un salario o se les rentaba con el mismo fin. En ocasiones, incluso, se les permitía vivir fuera de la casa del amo al que servían y sólo volvían a ella para rendir cuentas.⁴⁴

Las necesidades de la población urbana fueron satisfechas por los habitantes rurales que se movían entre el campo y los mercados urbanos, quienes solían ser gente que no podía vivir en las plazas centrales de la ciudad en donde residía la élite, sino que se ubicaba en los barrios periféricos adosados a la muralla, alejados de la traza central.⁴⁵ En el trasiego de mercancías también se incluyeron los esclavos

⁴⁴ ANCV, Padrón de Revillagigedo, 1791, caja 40 (también hay versión en co. publicada por el Instituto Veracruzano de Cultura).

⁴⁵ ANCV, Padrón, *ibid.*

residentes en las haciendas azucareras y los que residían en las ciudades. Mientras que en las primeras su número era abundante —sobre todo en la región de Córdoba y Xalapa, aunque especialmente en la primera—, en ciudades como Veracruz su número era reducido: según el padrón de Revillagigedo (1791), en el que únicamente se contabilizaron los habitantes del interior de los muros que defendían la ciudad, había 97 esclavos de los cuales 39 eran varones y 58 mujeres.⁴⁶ La ubicación residencial de los esclavos, en los cuatro sectores en que fue dividida la ciudad intramuros con fines de empadronamiento, ayuda a ver su relación con la actividad de esa zona y por lo tanto con los residentes del área. En el primer cuartel, habitado por 614 personas, y claramente una zona de tránsito de mercancías, residían 35 esclavos; en el segundo cuartel, la zona central alrededor de la que vivía la élite local, moraban 564 personas y 19 esclavos; el tercer cuartel, también

zona residencial y que compartía espacios con su colindante del norte, habitaban 475 personas y sólo 16 esclavos; en cambio, en el cuarto cuartel, el más popular y el más ligado con las milicias (Escuela de Artillería y Cuartel de Dragones), residían 1,257 personas y 27 esclavos. Es decir, la mayoría de los esclavos se localizaba en las zonas en las que se mezclaban las actividades económicas con la residencial, mientras que en las que ostentan un mayor carácter residencial y elitista residía un número menor de esclavos.

Con el fin de abundar en lo propuesto en la hipótesis de este trabajo, me detengo en la cuestión de los orígenes de los esclavos y señalo tres aspectos que refuerzan la idea de los mercados internos y la actividad del comercio negrero regional e "intercaribeño" en el comercio negrero. En la construcción de una pirámide de edades hecha con los datos de los 97 esclavos identificados, encuentro que contrario a lo esperado en una pirámi-

⁴⁶ AHCV, *idem*.



División de la ciudad de Veracruz según disposiciones del padrón de 1791, sobre un plano del siglo xvii.

de de población estable en donde los menores de edad son la mayoría y los ancianos la minoría, en la muestra sólo cuatro de ellos son menores de siete años (un niño y tres niñas),⁴⁷ lo que sugiere que su lugar de nacimiento no se halla en la ciudad; es decir, no se encontraron elementos que sostengan

la hipótesis del desarrollo de una familia esclava, por el contrario, sugieren su "extranjería" respecto de la ciudad de Veracruz.⁴⁸ El segundo aspecto corresponde a la referencia directa del origen de los esclavos, que ubica a siete de ellos en la provincia de Tabasco (sin especificar sitio).⁴⁹ El tercero se rela-

⁴⁷ Pirámide de población elaborada con datos obtenidos de Padrón de Revillagigedo.

⁴⁸ El mismo comportamiento se observa en la población esclava de las plantaciones azucareras de las Antillas, en donde el recambio de fuerza de trabajo era mantenido a base del comercio transatlántico. Véase Craton, Michael, *Sinews of Empire, A Short History of British Slavery*, Nueva York, Anchor Books, 1974, p. 198.

⁴⁹ Padrón de Revillagigedo, *ibid.*

ciona con la identificación étnica hecha por él o los empadronadores y en lo que hace al comercio de esclavos de y hacia el exterior de la Nueva España.

Las instrucciones impartidas a los empadronadores en lo relativo a las características del padrón, son específicas en cuanto a la delimitación de los cuarteles de las ciudades encuestadas; sin embargo, fueron omitidas de las categorías que *debían utilizarse* al momento de identificar a los empadronados. Tampoco existe una orden en los conceptos utilizados para elaborar los resúmenes o concentrados de la información total. Producto de esta omisión, y por su naturaleza excepcional, destaca la aparición entre las "calidades" de los moradores de cada una de las residencias encuestadas del término "negro de Guinea", que no podía escapar a los ojos de un escrutinio. Antes de pasar a las cuestiones estadísticas, es necesario aclarar que por lo menos entre quienes

han hecho suya la cuestión de las identidades y clasificaciones, no se había incluido éste como un término o categoría que se usara con frecuencia en el vocabulario cotidiano u oficial novohispano, pero fue común en Cuba para identificar a los bozales que comenzaron a llegar en abundancia a esa isla a partir de 1762.⁵⁰

Sorprende que, excluyendo a europeos, españoles (criollos) e indios, entre los 1,329 mulatos y miembros de castas registrados, 25 (1.89%) fueran identificados como "negros de Guinea" con la clara intención de señalar su origen africano. Es igualmente ilustrativo hacer notar que nueve de ellos eran hombres y las restantes 16 mujeres; que de los 25, nueve eran esclavos y los otros 16 libres y que 64% de ellos (19) vivían en el tercer cuartel, mientras que siete de los que permanecían en esclavitud residían en el segundo cuartel. Información adicional, como el grupo de edades en

⁵⁰ Aguirre Beltrán, Gonzalo, *ibid.* Pérez Murguía, Juana Patricia, "El proceso de integración y liberación e integración social de los negros y de los esclavos. Valladolid 1750-1810", tesis de maestría en El Colegio de México, 1997. Vinson, Ben, "Estudiando las razas desde la periferia: las castas olvidadas del sistema colonial mexicano (lobos, moriscos, coyotes, moros y chinos)", en Serna, Juan M. de la (ed.), *Pautas de convivencia étnica en América Latina colonial (indios, negros, mulatos, pardos y esclavos)*, México, UNAM-AEO (en prensa).

que se concentra la mayoría, entre los treinta y sesenta años, y ninguno menor de diez, refuerza la idea de su extranjería de los territorios de la Nueva España y de la continuidad del comercio transoceánico de esclavos procedentes de África, ya fuera de modo directo o con escala en alguna de las islas de posesión española en el Caribe, y muy posiblemente Cuba.

CONCLUSIONES

Las discusiones académicas acerca del número de esclavos transportados entre África y América, tienen el valor de proporcionar un panorama de las dimensiones de ese inhumano comercio. Junto con éste figuran incontables rasgos que han ido puliendo las facetas en que se dividió. Su estudio ha hecho una muy clara aportación a la comprensión de las características y funcionamiento de la economía y sociología mundial de la época colonial. Es por ello referencia obligada de quienes de una u otra

forma se acercan al estudio de la época de la Colonia y el imperialismo.

En lo que toca al comercio negrero, este ensayo destaca la importancia de los mercados internos y las etapas y circuitos comerciales que funcionaban a finales del siglo XVIII en el virreinato de la Nueva España. En relación con la hipótesis planteada al inicio, se comprueba la importancia que tuvieron para el comercio negrero y la economía local el comercio al interior de las regiones de la Nueva España y lo que se podría denominar comercio intercaribeño, considerando a los puertos del golfo de México conectados con los del Caribe en sus actividades habituales. Vale decir que, pese a sus nexos con el comercio trasatlántico, el comercio regional de esclavos gozó de una independencia producto de su oferta y demanda aun cuando hubiese sucedido en la época del comercio libre. Es decir, se afirman las prácticas comerciales de menor escala que realizaban los negreros señaladas por

Enriqueta Vila Vilar como omisión de fuentes consultada por Gonzalo Aguirre Beltrán, para calcular el comercio de negros hacia la Nueva España. Sin embargo, no se puede considerar que el tamaño de esta ausencia hubiese afectado las cifras logradas por el autor; esta información, en cambio, nos sirve de dato para confirmar las cifras de afromestizos sugeridas por Aguirre Beltrán hacia finales del período virreinal de la Nueva España.

El comercio negrero trasatlántico y sus destinos americanos poseen una identidad reconocida. Un claro ejemplo es el dominio que de él tuvieron los portugueses en el transcurso de los primeros cien años. Además de Brasil, las posesiones continentales e insulares españolas fueron las mejor abastecidas, pero este monopolio terminó a raíz del rompimiento de las coronas ibéricas y la aparición en escena de los traficantes de otras nacionalidades que impusieron sus mercancías en los puer-

tos hispanoamericanos. En lo que toca a Nueva España, este distanciamiento no significó ruptura o término, sino continuidad a través de nuevos actores, lo que junto con la recuperación demográfica de la población nativa y el afromestizaje dio como resultado el crecimiento y repoblación de gran parte del territorio novohispano a lo largo del siglo xvii. Para obtener una retrospectiva más clara, hay que considerar otro tipo de elementos distintos a las fuentes demográficas, como son los sociológicos y jurídicos, que contribuyeron al crecimiento de la población y en especial a la de la población esclava que devino libre. En cuanto a este ensayo, baste subrayar que la continuidad del ingreso y el comercio de esclavos, tanto como la movilidad de los mismos en los diferentes ámbitos de la vida social regional, ofrecen argumentos suficientes para sostener las apreciaciones sobre la importancia de los afromestizos como un factor trascendente de poblamiento.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo General de la Nación: AGN-México.

Archivo General del Estado de Campeche: AGECE

Archivo Histórico de la Ciudad de Veracruz: AHCV

Aguirre Beltrán, Gonzalo, *La población negra de México. Estudio etnohistórico*, México, Fondo de Cultura Económica-Universidad Veracruzana, 1989.

Betancur, Arturo A., *El puerto colonial de Montevideo (I), Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico (1791-1806)*, Montevideo, Universidad de la República, 1997.

Blázquez D., Carmen, *Veracruz, una historia compartida*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura-Instituto Mora, 1988.



——— y Concepción Díaz Cházaro, "La ciudad de Veracruz, una retrospectiva", en Antuñano Maurer, Alejandro, *et. al.*, *Veracruz, primer puerto del continente*, prólogo de Guillermo Tovar y de Teresa, México, ICA-Fundación Miguel Alemán, 1996, pp. 67-125.

Brading, D.A., *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, FCE, 1975.

Craton, Michael, *Sinews of Empire, A Short History of British Slavery*, Nueva York, Anchor Books, 1974.

Curtin, Philip, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969.

Hubert, Aimes, *The History of Slavery in Cuba 1511-1868*, Nueva York, Octagon Books, 1967 (edición facsimilar a la de 1907).

Behrendt, Stephen, "Markets, Transaction Cycles and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade", en *The William and Mary Quarterly*, vol. 58, núm. 1, 2001.

Burnard, Trevor, y Morgan Kenneth, "The Dynamics of Slave Market and the Slave Purchasing Patterns in Jamaica, 1655-1788", en *The William and Mary Quarterly*, vol. 58, núm. 1, 2001.

García de León, Antonio, "La Real Compañía de Inglaterra y el tráfico negrero en el Veracruz del siglo XVIII, 1713-1748", ponencia presentada en el Congreso "La ruta del esclavo en Hispanoamérica", San José de Costa Rica, 23 a 26 de febrero de 1999.

Goslinga Ch., Cornelius, *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983.

Klein, Herbert, *African Slavery in Latin America and the Caribbean*, Nueva York, Oxford University Press, 1986.

Pérez Murguía, Juana Patricia, *El proceso de integración y liberación e integración social de los negros y de los esclavos. Valladolid, 1750-1810*, tesis de maestría, El Colegio de México, 1997.

Ruiz Abreu, Carlos, *Catálogo de documentos coloniales para la historia de la provincia de Campeche*, México, Gobierno del Estado de Campeche-Instituto de Cultura de Campeche, 2000.

———, *Señores de la tierra y el agua. Propiedad, comercio y trabajo en el Tabasco colonial*, México, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1994.

Sánchez S., Ernesto, "Comerciantes y hacendados: la integración de los comerciantes del consulado de la ciudad de México en la propiedad de las haciendas azucareras de Cuernavaca y Cautla de Amilpa, 1750-1821", inédito.

Torres Ramírez, Bibiano, *La Compañía Gaditana de Negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.

Le Riverend B., Julio, "Relaciones entre la Nueva España y Cuba 1518-1820", en *Revista de Historia de América*, núm. 37-38, enero-diciembre de 1954, México, pp. 45-108.

Lovejoy, Paul, "The Volume of the Slave Trade: A Synthesis", en *Journal of African History*, vol. 23, 1982, pp. 473-501.

Naveda Chávez-Hita, Adriana, *Esclavos negros en las haciendas azucareras de Córdoba, Veracruz, 1690-1830*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 1978.

———, "El censo de 1788, análisis poblacional de ranchos y haciendas en la villa de Córdoba", en Blázquez Domínguez, Carmen, Carlos Contreras Cruz y Sonia Pérez Toledo, *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Instituto Mora-Universidad Veracruzana-Universidad Autónoma Metropolitana, 1996.

Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977.

Vinson III, B. "The Racial Profile of a Rural Mexican Province in the 'Costa Chica': Iguatapa in 1791", en *The Americas*, núm. 57(2), 2000, pp. 269-282.

———, "Estudiando las razas desde la periferia: las castas olvidadas del sistema colonial mexicano (lobos, moriscos, coyotes, moros y chinos)", en Juan M. de la Serna (ed.), *Pautas de convivencia étnica en América Latina colonial (indios, negros, mulatos, pardos y esclavos)*. México, UNAM-AEG, en prensa.



* Investigador del Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos de la UNAM.