

Negros, mulatos y morenos ibéricos en la Veracruz novohispana de la segunda mitad del siglo XVI ¹

Blacks, mulattoes and Iberian *morenos* in the New Spanish Veracruz of the second half of the XVI century

Citlalli Domínguez-Domínguez

Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México
citlalli.dominguez@historicas.unam.mx
<https://orcid.org/0000-0001-7382-1334>



DOI: <https://doi.org/10.24901/rehs.v46i183.1151>

Negros, mulatos y morenos ibéricos en la Veracruz novohispana de la segunda mitad del siglo XVI by Citlalli Domínguez-Domínguez is licensed under [CC BY-NC 4.0](#)

Fecha de recepción: 1 de agosto de 2024

Fecha de aceptación: 10 de febrero de 2025

Resumen

Este artículo analiza las trayectorias y experiencias socioeconómicas de los negros, mulatos y morenos libres procedentes de la península ibérica y las Canarias que vivieron o estuvieron de paso en Veracruz durante la segunda mitad del siglo XVI. También se pone de relieve las diferentes estrategias jurídicas, familiares y comerciales utilizadas por los hombres y mujeres de ascendencia africana para integrarse y participar en la construcción social de esta ciudad novohispana.

¹ UNAM, Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Becaria del Instituto de Investigaciones Históricas, asesorada por el Dr. Felipe Castro Gutiérrez.

Palabras Clave: negros, mulatos, morenos, península ibérica, Canarias, Veracruz

Abstract

This article analyzes the socio-economic trajectories and experiences of free black, mulatto and *morenos* people from the Iberian Peninsula and the Canary Islands who lived or passed through Veracruz during the second half of the 16th century. It also highlights the different legal, family and commercial strategies used by men and women of African descent to integrate and participate in the social construction of this city.

Keywords: blacks, mulattoes, *morenos*, Iberian Peninsula, Canary Islands, Veracruz

Introducción

Era el año de 1569, Francisco González, marinero y negro libre de Triana, hizo una petición a la Casa de la Contratación en Sevilla para llevar con él a su mujer Juana Rodríguez, prieta libre, a Veracruz en la Nueva España, argumentaba que con ello recibirían “muy gran bien y merced”.²

La historia de Francisco, a la que volveré más adelante, es una de las que pude encontrar sobre los negros, mulatos y morenos libres, nacidos en Andalucía, Algarve, en el sur de Portugal y las Canarias, que por diferentes motivos tuvieron una presencia en la Veracruz de la segunda mitad del siglo XVI.

Si hoy en día resulta imposible imaginar y escribir la historia de la Veracruz novohispana sin los negros y mulatos esclavizados, libres y horros,³ que la habitaron durante tres siglos de orden colonial, salvo los trabajos de Antonio García de León (García de León, 2011), Alfredo Delgado (2022) y recientemente el de Joseph Clark (Clark, 2023), a los que se suman los de Marco A. Pérez J. (Pérez, 2019), Alan Malfavon (Malfavon, 2021) y Citlalli Domínguez (Domínguez, 2021), la historiografía sobre los negros y mulatos de la ciudad de Veracruz ha seguido un camino sinuoso. Sigue existiendo cierto olvido, o tal vez, cierta reticencia por trabajar sistemáticamente a una población que impone, ante la falta de archivos locales, un desafío mayor; es decir, el de buscar una información que se encuentra dispersa entre el Archivo General de la Nación de México y los fondos más allá de las fronteras nacionales, como los españoles, portugueses e incluso franceses.

2 Archivo General de Indias [AGI], Indiferente, 2052, N.14, fs. s/n.

3 Esclavizado que alcanzaba la libertad por el favor de su amo o bien por comprarla. También se les denominó *libertos* con la finalidad de distinguirlos de una persona que había nacido libre.

Asimismo, llama la atención que la mayoría de los historiadores poco se hayan interesado por investigar sobre la presencia de los negros y mulatos en los oficios náuticos y el trabajo marítimo en la ciudad-puerto más importante de la fachada atlántica de la Nueva España. Esto a pesar de que siempre se señala el valor social y demográfico de esta población para el desarrollo económico de Veracruz y de las costas del Golfo de México en los siglos XVI y XVII (García de León, 2011; Clark, 2023).

A partir de lo anterior, en este texto mi propósito es analizar las trayectorias socioeconómicas de los marineros, amas de casa y comerciantes de ascendencia africana de condición libre provenientes de la península ibérica y las Canarias que, por diversos motivos, hicieron de Veracruz su hogar o solo un sitio de paso. La temprana presencia de los negros, mulatos y morenos libres pone al descubierto la diversidad de experiencias y permite observar los diferentes niveles de participación e integración que tuvieron estos individuos en la formación de esta sociedad veracruzana, así como las distintas estrategias jurídicas, familiares y comerciales que utilizaron para instalarse en la ciudad.

Estas historias sirven para analizar la complejidad del componente negro en una localidad novohispana que perteneció al mundo colonial atlántico por intercambios comerciales, humanos y culturales, a la que estuvo ligada por el trasiego marítimo. Además de que ponen a la luz otras facetas poco conocidas de los “afrodescendientes” más allá de la esclavitud y que no ha abordado la historiografía fromexicana en los espacios portuarios.

Para este trabajo utilizo diferentes tipos de documentos localizados en el Archivo General de Indias en Sevilla (AGI) y el Archivo General de la Nación de México (AGN). Estos acervos me permitieron reconstruir las trayectorias individuales a partir de las peticiones, un testamento y las denuncias ante la inquisición por hechicería contra las mulatas libres. Estos documentos son diferentes entre sí, ya que respondieron a necesidades y problemas distintos. Por ejemplo, en las peticiones se encuentran argumentos donde se expone la necesidad económica e intereses familiares que tuvieron un hombre y una mujer de ascendencia africana; el testamento deja entrever las relaciones clientelares de un mulato portugués que logró hacerse de un pequeño capital a través del comercio marítimo. Las denuncias por hechicería muestran las prácticas de magia asociadas a la marinería de las mulatas libres, pero, tal vez, lo más importante es su integración mediante el comercio como dueñas de ventas y mesones en el camino de tierra adentro que subía a México.

La temporalidad de este estudio se enmarca en la segunda mitad del siglo XVI, periodo formativo y transicional para una joven y frágil ciudad apenas fundada en 1519 que desde sus inicios tuvo una formación social inestable. Esta Veracruz experimentó tres desplazamientos durante el siglo XVI: el primer traslado ocurrió en 1519, cuando Hernán Cortés dispuso mudar la Villa Rica de Chalchihuecan a lo que hoy es Quiahuiztlan, a unos 40 km al norte del actual emplazamiento. El segundo sucedió en 1525 y se decidió ubicarla a las orillas del río Huitzilapan para favorecer la navegación pluvial (a este

asentamiento se le conoció como “Vieja Veracruz”, hoy La Antigua). Sin embargo, tras varias querrelas entre mercaderes y autoridades civiles, el emplazamiento estaría a partir de 1596 frente al islote de San Juan de Ulúa y desde entonces será llamada la “Nueva Veracruz” (su localización actual) [ver mapa 1].

Mapa 1. Desplazamientos de la ciudad de Veracruz en el siglo XVI



Fuente: elaboración propia. Diseño gráfico de Carlos Roberto Cruz Gómez.

En términos económicos, Veracruz estuvo marcada por dos coyunturas importantes: el despegue de la Carrera de Indias y la Unión Ibérica (1580-1640). Ambas representaron para la ciudad y su puerto, San Juan de Ulúa, la plena integración a los circuitos comerciales del Atlántico. Esto trajo consigo un mayor “intercambio de personas, bienes e ideas entre Veracruz y España, Veracruz y el Caribe” (Clark, 2023, pp. 254-262) y también con los enclaves atlánticos de las Canarias (García de León, 2017) y Cabo Verde (Domínguez, 2023, pp. 166-171).

Para analizar estas trayectorias me apoyo en los planteamientos metodológicos de la historia atlántica que aborda las microhistorias sociales de los negros y mulatos libres, esclavizados y horros provenientes de España que circularon por el mar océano y tuvieron un rol estratégico en la expansión marítima española en América (Restall y Landers, 2000; Bennett, 2005, 2009; Heywood y Thornton, 2007; Garofalo, 2009; Thornton, 2012) y en la formación de las sociedades portuarias del Caribe (Landers, 2013; Wheat, 2016; Gómez, 2017; Ireton, 2017). Los abordajes de estos autores me permitieron observar qué tan “excepcionales” fueron las historias que encontré y pude constatar que las microhistorias que se desarrollaron en Veracruz tuvieron sus peculiaridades, y también similitudes con aquellas historias de negros y mulatos que existieron en Santo Domingo, Cartagena de Indias y Panamá. El utilizar el método de análisis de las microhistorias sociales facilitó el estudio de este enclave en vinculación con el mundo colonial atlántico.

Asimismo, recurrí a la historia marítima que muestra el trabajo que los esclavizados y libres realizaron dentro de las tripulaciones de los barcos hispanos (Pérez-Mallaína, 1992), portugueses (Rodrigues, 2005), ingleses y holandeses en los enclaves caribeños de Barbados y Curazao (Rupert, 2012; Dawson, 2013). Esto me hizo constatar la importancia de los trabajadores negros y mulatos en la marinería de los imperios europeos como pilotos, capitanes, maestros, buzos, calafates, grumetes, etc. Particularmente, esto ayudó a analizar las microhistorias que encontré sobre los marineros negros y morenos insertos en el comercio entre los archipiélagos de las Canarias y Veracruz.

Así, este artículo se compone de tres apartados. En el primero abordo el contexto espacial y demográfico de la ciudad en la segunda mitad del siglo XVI, se muestra el rol estratégico de Veracruz como corredor marítimo y terrestre que aseguraba la circulación de productos, personas y objetos entre la fachada atlántica y pacífica novohispana. En el segundo analizo las trayectorias socioeconómicas de los negros, mulatos y morenos libres, también conceptualizados como negros, mulatos y morenos ibéricos, que se integraron a esta nueva sociedad colonial como: comerciantes, amas de casa y marineros. Finalmente, en el tercero interrogo las diferentes estrategias familiares, jurídicas y comerciales utilizadas de manera individual por los hombres y mujeres de ascendencia africana, lo que los hizo figurar como actores claves en la construcción social de la ciudad veracruzana.

El contexto veracruzano de la segunda mitad del siglo XVI

La Veracruz novohispana de la segunda mitad del siglo XVI muestra, ante todo, la necesidad de crear un emplazamiento estable que tuviera un cabildo, el puerto y las fortalezas para su defensa, “los españoles, de esa época, solicitaron piedras y maderas de los pueblos indígenas cercanos, y se delimitaron los espacios para los nuevos edificios e infraestructura de la nueva población” (López, 2016, p. 80). Sin

embargo, la ciudad tuvo que hacer siempre frente a varias dificultades, entre ellas: desastres naturales, como el huracán de 1552 que la devastó; el clima malsano y el calor sofocante. Sin olvidar a los molestos mosquitos, que hacían que esta tierra fuera considerada “enferma donde se criaban pocos niños” (López, 2016, p. 81). Por si esto no fuera poco, los vientos del norte que azotaban con fuerza entre octubre y abril hacían que tambaleasen o desviaran los barcos sus trayectorias y en ocasiones impedían que los navíos estuvieran seguros en el muelle de San Juan de Ulúa.

Sin embargo, existieron algunas ventajas para esta Veracruz al margen del río, pues éste era de abundante agua dulce y de “buenas y abundantes pescas” (López, 2016, p. 81). Además, “los grandes árboles y abundante vegetación cubrían con su sombra a las casas y calles, con lo que el calor era más soportable” (López, 2016, p. 81). La madera era abundante por lo que había material suficiente para construir casas, muebles, herramientas y reparar barcos. Este emplazamiento también contaba con dos hospitales, una casa de contratación, dos conventos, el franciscano y el de la Compañía de Jesús, una iglesia del clero secular y una ermita.⁴

No obstante, lo que hizo importante a este enclave fue su posición geoestratégica inmejorable en el Golfo de México, al tratarse del punto de la costa más cercano a la ciudad de México y, también, por ser un corredor marítimo que aseguraba la conexión al exterior con los puertos del Caribe (Cartagena de Indias, Santo Domingo y Portobelo) y del Atlántico (Sevilla, Canarias y Cabo Verde) (Domínguez, 2023, p. 171-174). Al mismo tiempo, era un corredor terrestre que ofrecía una conexión transversal con los caminos de tierra adentro que subían al centro de México y se conectaban con Acapulco gracias al trabajo de los arrieros mulatos libres.⁵

El muelle de San Juan de Ulúa tenía la ventaja de asegurar de manera natural a las flotas y “estaba cerca de la costa, pero a la vez separado de ella, con lo cual eventualmente podría erigir un fuerte para guarecerse de ataques desde cualquier punto” (Morante, 2020, p. 37). A esto se suma que, aún si era un pequeño islote rodeado de una barrera de coral y arrecifes que hacía encallar a las naves, “su rada era la única entre Pánuco y Coatzacoalcos con el fondo suficiente para crear un puerto y anclar los barcos españoles” (Hernández y Ávila, 2020, p. 44).

No obstante, el mayor desafío fue el de crear un vecindario “español” fijo, algo que pareció imposible porque la costa era poco atractiva para la gente española que temía al clima y a los ataques piratas, como el perpetrado por Hawkins en 1568, quien saqueó los almacenes de Huitrón, motivando a las familias hispanas a instalarse en Xalapa y Orizaba. Estos pueblos eran de clima templado y tierras fértiles, fueron considerados como ideales para el cultivo de la caña de azúcar y desde finales del siglo

4 AGI, Estragos causados por una tormenta y huracán en Veracruz, f. 596vta.

5 En un artículo precedente abordé de manera más detallada la participación de los mulatos libres en la transferencia de los productos de Veracruz a Acapulco pasando por México. Véase Domínguez-Domínguez (2022).

XVI y hasta principios del siglo XIX proliferaron los ingenios, las haciendas azucareras, las familias españolas, la mano de obra indígena y la esclavitud africana (Carroll y Naveda, 1994, pp. 26-28).

Entonces, ¿quién vivió en la Veracruz de la segunda mitad del siglo XVI? La ciudad contaba con 200 españoles y 600 negros, entre libres y esclavizados, es decir, con cerca de 800 personas y estaba compuesta en su mayoría por una población de origen africano (Clark, 2023, p. 260), la cual era la sociedad dominante (García de León, 2011, p. 541). Pierre Chaunu estima que, en periodo de flotas, la ciudad tenía cerca de 2000 a 4000, es decir, la población se multiplicaba por diez, creando una especie de población flotante. Esto se debía a la atracción que la flota ejercía en las personas del interior del virreinato: comerciantes, arrieros, religiosos, funcionarios, viajeros, etc., inundaban las calles veracruzanas, lo que sobrepasaba por mucho la capacidad de la ciudad (Chaunu, 1960, pp. 542-543).

Vale la pena señalar que este fenómeno no fue único de Veracruz, también lo fue de otros puertos como la extinta Nombre de Dios y Portobelo en Panamá, y Acapulco, que en periodo de flotas multiplicaban su población. Al igual que en Veracruz, estos enclaves estuvieron habitados en su mayoría por negros y mulatos, libres, horros y esclavizados. Muchos de ellos no solo venían de Guinea, Cabo Verde o Angola, sino que se trataba de generaciones de negros y mulatos nacidos en la península ibérica y en las Canarias (Gómez, 2017), y en América encontraron nuevas oportunidades para integrarse en las sociedades coloniales caribeñas (Landers, 2010; Wheat, 2016, pp. 146-149; Ireton, 2017).

Hacia 1571 se encontraron 20 indios viviendo en Veracruz (Strobel y Campos, 2021, p. 161). Esta falta de mano de obra indígena fue una característica durante casi todo el periodo colonial. Todo el año la ciudad era habitada por negros y mulatos que trabajaban en las pesquerías, se encargaban de reparar, cargar y descargar los barcos, y eran los encargados del traslado de las mercancías, ya fuera navegando desde el islote por el caudaloso río hasta la ciudad, o bien de San Juan de Ulúa a la franja de Tierra Firme para que después los arrieros mulatos la enfilaran con destino a México por los caminos reales (Domínguez, 2022, p. 241).

En tanto que las mujeres negras y mulatas libres se ocupaban de los pequeños mesones y ventas localizados en los arenales de Huitrón y en el camino real Veracruz-México, vía Orizaba y Xalapa. Con ello, aseguraban la alimentación de los viandantes que buscaban llegar a México y Puebla, sitios que al igual que Xalapa y Orizaba concentraban una importante población española e indígena.

Estas dinámicas ayudan a comprender por qué en la Veracruz de la segunda mitad del siglo XVI se desarrolló un componente negro polifacético, en su mayoría de condición libre y no esclavizada. No se debe de olvidar que en donde estaba emplazada no existía un asentamiento prehispánico previo como lo fue Cempoala en la costa del Golfo de México. Por lo tanto, se trató de una creación colonial *ex nihilo*, una ciudad nueva que carecía de todo. Esto mismo hizo que desde sus inicios los habitantes

fueran todos extranjeros; es decir, castellanos, portugueses, negros y mulatos, libres y esclavizados provenientes de la península ibérica. También, por su misma naturaleza y para lo que fue creada, ésta solo ofrecía los servicios necesarios para la actividad comercial y marítima ligada a Sevilla, donde negros y mulatos libres mostraron una capacidad de adaptación al clima y supieron hacer frente a las necesidades más apremiantes: navegación, arriería, comercio, hostelería, etc.

Esta inserción de los negros y mulatos en las actividades marítimas y comerciales se complejizó y adquirió una mayor importancia a partir de la segunda mitad del siglo XVI, cuando la ciudad quedó mejor integrada a los circuitos comerciales atlánticos. En 1570, el comercio de la plata puso a Veracruz como principal nodo de mar y tierra de México con el Atlántico y el Pacífico. Como ha señalado Pierre Chaunu, esta actividad terminó por integrar “el complejo portuario Veracruz San Juan de Ulúa, asumió el tráfico de la Nueva España en el Atlántico y en el marco del monopolio, a razón, al menos de 99%, es decir, alrededor del 37% del tráfico del monopolio perteneció al puerto de Veracruz” (Chaunu, 1960, p. 530), convirtiéndolo en un “gigante del Nuevo Mundo”.

Al comercio de la plata se suma la coyuntura de la Unión Ibérica (1580-1640), la cual abrió a los mercaderes portugueses los puertos estratégicos de Veracruz y Cartagena. A través de Veracruz, el Asiento de Negros portugués (1595) ingresó a la Nueva España al menos 150,000 esclavizados hasta 1640, procedentes en su mayoría de Angola, Cabo Verde y Guinea (Carmagnani, 2021, p. 72). Una vez llegados a Veracruz, estos humanos eran trasladados a los mercados de las ciudades, villas, pueblos y plantaciones del interior (Clark, 2023, p. 108), tales como: México, Puebla, Guanajuato, Taxco, Cuernavaca, Pachuca, Antequera, Orizaba y Jalapa, donde se localizaban mayormente los españoles y proliferaba la industria del azúcar, la plata, grana cochinilla y los obrajes textiles.

En este sentido, Veracruz era solo la puerta por donde ingresaban los esclavizados y pocos eran los que estaban viviendo en la ciudad. Los esclavizados que se han encontrado en la segunda mitad del XVI eran aquellos que trabajaban en la construcción del castillo-fortaleza de San Juan de Ulúa y algunos vivieron en la residencia que los jesuitas tenían en Veracruz, donde realizaban diferentes tareas del servicio doméstico (Pineda, 2020).

Esta cierta libertad de la que gozaron coadyuvó a comprender algunas dinámicas sociales de esta comunidad y que quisiera analizar: la primera es que un sector de los que estudio en este trabajo nacieron libres y/o adquirieron su libertad en Andalucía y en Algarve en el sur de Portugal, hablaban español y al menos uno era bilingüe; es decir, hablaba portugués y español. También, la mayoría eran cristianos y por consiguiente portadores de un *ethos* cultural ibérico.⁶ La segunda es que estos hombres y mujeres a quienes identifiqué como negros, mulatos y morenos ibéricos eran marineros, comerciantes, dueñas

6 El *ethos* está integrado por la pertenencia a una lengua, cultura y religión de una región, nación, comunidad.

de mesones, amas de casa y mantuvieron relaciones sociales casi idénticas a los españoles con los que compartían una cultura. La tercera es que la presencia de estos “afrodescendientes” fue móvil, ya que circularon entre la península ibérica, las Canarias y Veracruz, mostrando su movilidad y su capacidad de adaptación a un nuevo espacio de acuerdo con las reglas que imponía el juego social en el mundo colonial atlántico. Además de dejar en claro que su inserción en diferentes sectores de la economía local se debió a las diferentes estrategias legales, familiares y comerciales que utilizaron para integrarse en la sociedad colonial veracruzana.

Negros y mulatos libres en varios sectores de la economía veracruzana

Los negros y mulatos libres de Andalucía y Algarve estuvieron insertos en varios sectores de la economía local de Veracruz como marineros y comerciantes, sectores poco estudiados, a pesar de que se habla de su presencia constante en el enclave. Llama aún más la atención su integración temprana en un sector estratégico como la actividad náutica.

En 1569 Francisco González, de “color negro”, vecino del barrio de Triana en Sevilla, hizo una petición a la Casa de la Contratación de Sevilla, para obtener una licencia que le permitiera vivir en Veracruz con su mujer Juana Rodríguez, prieta libre. Sin embargo, no obtuvo una respuesta favorable ni inmediata, ya que en 1577 encontramos nuevamente otra petición del mismo Francisco donde solicitaba lo siguiente:

Que se ha ido y venido a las Indias por marinero muchas veces y soy buzo y uso mi oficio como tal y he decidido usar mi dicho oficio en Nueva España al puerto de la Veracruz de ella, y porque yo me quiero ir a vivir con la dicha mi mujer a la Nueva España, para allí usar mi oficio por es donde usan mis servicios, le pido le suplico que me mande dar licencia para que yo y la dicha mi mujer podamos pasar a la Nueva España, sin que se nos ponga impedimento alguno, y para que lo digo conste ante su merced presento esta dicha información.⁷

Como podrá observarse en el extracto anterior, Francisco destacaba su oficio de buzo como una de las razones por las que decidía que vivir en Veracruz era lo ideal para él y su mujer. En efecto, Francisco “llevaba dos décadas haciendo varios viajes entre 1557 y 1577 y periódicamente regresaba a Sevilla con su esposa” (Ireton, 2017, p. 580). Como marinero había adquirido una gran experiencia en el trasiego del comercio atlántico y conocía lo que se contaba de América y sus puertos.

Asimismo, su segunda petición se suscitó en un momento en que el ciclo de la plata novohispana

7 AGI, Indiferente, 258, N. 6 folios s/n.

había comenzado una nueva etapa comercial (1570), gracias a los nuevos descubrimientos del metal en el interior del virreinato, lo que también incentivó la Carrera de Indias entre Sevilla y México. Así, Veracruz adquirió una importancia aún mayor como nodo estratégico para hacer circular no solo el metal, sino también, como punto de atracción para personas como Francisco que, veían en el sitio posibilidades para trabajar y tener un mejor futuro.

Antes de que la Casa de la Contratación diera a Francisco la licencia para Veracruz, esta hizo las averiguaciones entre los vecinos de Triana, quienes confirmaron que él siempre había vivido en el barrio y que sabían y habían escuchado que ha ido y venido de la Nueva España porque es marinero y buzo de los barcos que van a las Indias.⁸

En reiteradas veces Francisco insistió en la importancia de su oficio de buzo, sugiriendo que, como marinero especializado, era de gran valor dentro de una tripulación y sería de mucha utilidad en Veracruz. Pero ¿por qué consideraba que su oficio era indispensable en esta ciudad? Según el *Diccionario* de Sebastián Covarrubias Orozco de 1611, *buzo o buzano* es “el que se hunde debajo del agua, como hacen los que pescan las perlas, el coral, y otras cosas que se caen en la mar” (Covarrubias, 1611, p. 160). Mientras que *El Diccionario de Autoridades* de 1726 lo define como: “el hombre que, con habilidad de gran nadador, deteniendo por largo espacio el aliento, casa del fondo del mar y de los ríos las cosas sumergidas en el agua: y también sirve para la seguridad de los navíos, que cuando hacen agua toman el rumbo por donde introduce, y clavándole una tabla, o calafeteándole con estopas, embarazan que entre” (Real Academia Española, 1726).

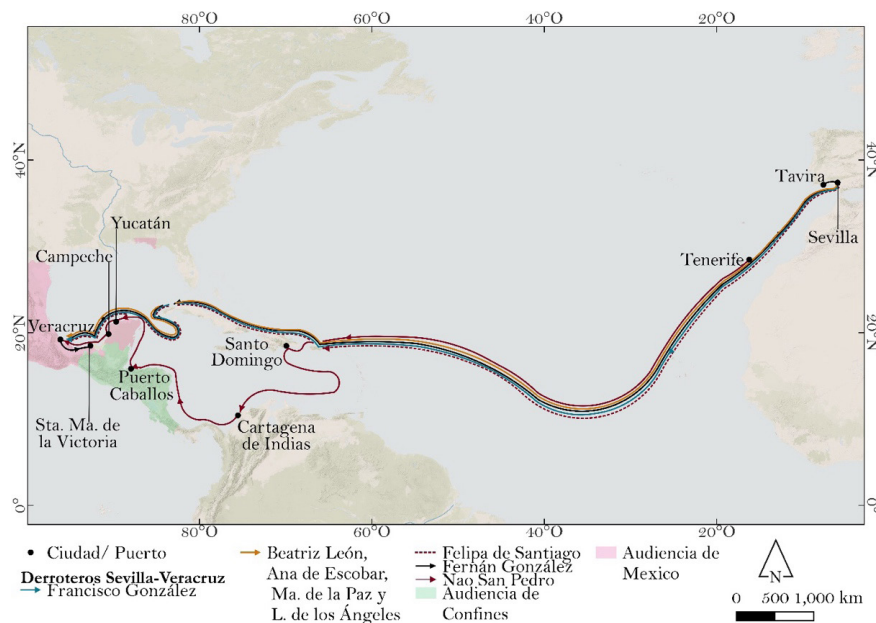
La marinería era una actividad peligrosa por los desafíos que se enfrentaban en la navegación y el oficio de Francisco era de los más difíciles, arriesgados e importantes dentro de las flotas que cruzaban el Atlántico. Como podrá observarse en las definiciones anteriores, para ser *buzo* o *buzano* se requería, en primer lugar, saber nadar; sobre todo, tener buenos pulmones para aguantar la respiración bajo el agua y una destreza para reparar las juntas de las tablas y maderas de los barcos con estopa y brea cuando estaban flotando en el mar.

En este sentido, la solicitud de Francisco no fue al azar, sabía que en Veracruz podría emplearse en la reparación de los barcos que quedaban varados por los arrecifes que rodeaban a San Juan de Ulúa, o bien cuando los violentos “nortes” hacían chocar los barcos o simplemente para calafatearlos. A ello se agrega la posibilidad de que como buzo descendiera bajo el agua para recuperar los objetos (plata, perlas, etc.) de los barcos que habían naufragado en el Golfo de México (Trejo, 2015, pp. 14-21) y en la rada antes de llegar a puerto. Vale la pena señalar que existió una presencia de los “afrodescendientes” en este tipo de trabajos náuticos, por ejemplo, en las pesquerías de perlas de la isla de Cubagua los buzos “afrodescendientes” era altamente apreciados y junto a los indígenas fueron la principal fuerza

8 AGI, Indiferente, 258, N. 6, folios s/n.

motriz de esta industria (Rodríguez, 2024).

Mapa 2. Desplazamientos de los negros, mulatos y morenos ibéricos en el Atlántico con destino a Veracruz, segunda mitad del siglo XVI



Fuente: elaboración propia, diseño gráfico de Carlos Roberto Cruz Gómez.⁹

De esta manera, el oficio de Francisco González encierra uno de los saberes más preciados dentro del trabajo marítimo y en una ciudad-puerto donde estas actividades eran fundamentales para hacer frente a un comercio internacional que demandaba de Veracruz y la Nueva España una mayor integración al sistema económico global. El argumento “y uso mi oficio como tal” terminaría por otorgarle la licencia a él y a su mujer para integrarse a la sociedad veracruzana [ver mapa 2].

Así como Francisco González, negro libre de Triana, buscó pasar a Veracruz; entre 1571 y 1572 encontramos a Beatriz León, Ana de Escobar, María de la Paz y Luisa de los Ángeles, mulatas libres de Sevilla, gracias a los escandalosos rumores de que los arenales que bordeaban el camino de tierra que llevaba de San Juan de Ulúa a la Veracruz eran escenario de prácticas de hechicería y sortilegio.¹⁰ Se les acusaba de hacer una suerte de “aquejarres” en los médanos lejos de la ciudad, bailaban y cantaban

⁹ AGI, Indiferente, 2052, N. 14, fs. s/n; AGI, Indiferente, 258, N.6, folios s/n; AGNMX, Inquisición, Exp.2, fs. 123fte; AGNMX, Inquisición, Exp. 14, f. 19fte; AGNMX, Inquisición, Exp. 3, fs. 129fte-139 fte; AGI, Contratación, 488, N. 3, R.2, fs. 2fte-4vta; AGI, 5248, N.1, R.1, fs. 1fte-7vta.

¹⁰ Archivo General de la Nación [AGN], Inquisición Expediente 3, fs. 129fte a 139fte.

al cobijo de la oscuridad de la noche.¹¹

Las denuncias por hechicerías que pesaron sobre estas mujeres pueden parecer poco extraordinarias porque fueron unas de tantas que se presentaron en contra de las negras y mulatas porteñas durante todo el periodo colonial (Alberro, 1999, pp. 99-113; Roselló, 2014, pp. 69-91; García de León, 2017). Sin embargo, lo importante de estos casos es que aportan otra faceta del componente negro andalús que se integró al comercio de la sociedad veracruzana en la segunda mitad del siglo XVI.

Por la temporalidad en la que se suscitaron las denuncias es muy probable que estas mujeres se conocieran, donde al menos una de ellas, Beatriz León, era dueña de una venta, y las otras trabajaban en los mesones y ventas establecidos en la franja de Huitrón. De acuerdo con las acusaciones, las mulatas hacían la lectura de cartas y sortilegios “echando las habas” enfrente de todas las personas que visitaban las ventas y mesones.¹² En relación con esto, Antonio García de León ha encontrado la presencia de las mulatas canarias que en Veracruz fueron dueñas de mesones entre los siglos XVI y XVII y que dentro de estos espacios fueron sospechosas de realizar la hechicería y ejercer la prostitución (García de León, 2017). De acuerdo con él, la prostitución y hechicería estaban ligadas a los “servicios del amor y la buena fortuna, que conformaban una sociabilidad, bajo una cultura y mentalidades propias de los puertos del mundo colonial atlántico” (García de León, 2017, p. 1).

En el caso de Beatriz León, Ana de Escobar, María de la Paz y Luisa de los Ángeles, no tengo prueba de que desempeñaran la prostitución en las ventas y mesones. Sin embargo, sí que realizaban los servicios de “buena fortuna”, es decir, se trató de mujeres que en los mesones proveían un servicio de alojamiento, comida, diversión en los juegos de azar, prácticas curativas y la adivinación de la suerte que encerraba las artes “del bien querer y los conjuros -ligados a las expectativas amorosas y a los placeres de la carne” (García de León, 2017, p. 2), a los que los marineros y soldados de la Armada de Barlovento solían recurrir cuando el barco atracaba en San Juan de Ulúa.

Adivinar la suerte se relacionaba con la cultura de la marinería, en donde los hombres de mar llegados de una larga travesía o que estaban dispuestos a zarpar en el tornaviaje recurrieron para pronosticar su suerte, tal vez en sus próximas andanzas marítimas, en el comercio, o simplemente en su vida personal. Por otra parte, estas mulatas jóvenes y solteras, económicamente independientes, trabajaban en ventas y mesones en una sociedad dominada por los hombres, revelaron su osadía desplazándose de Sevilla al Nuevo Mundo [ver mapa 2]. La capacidad de agencia de las mujeres “afrodescendientes” andaluzas ha quedado demostrado en las historias analizadas por Chloe Ireton sobre de las mujeres negras y mulatas horras y libres que cruzaron el Atlántico y lograron mudar sus capitales de la península

11 Vale la pena dejar en claro que los expedientes que componen estas denuncias están incompletos.

12 AGN, Inquisición, Expediente 2, fs. 123fte a 128fte; AGN, Inquisición, Expediente 14, f. 19fte; AGN, Inquisición, Expediente 3, fs. 129fte a 139fte.

ibérica a América (Ireton, 2023).

Estos perfiles ligados al comercio marítimo y a la economía de servicios no fueron privativos de las negras y mulatas veracruzanas. Como lo ha demostrado Danielle Terrazas Williams, las mulatas libres de Xalapa incursionaron en la economía local como propietarias de ventas en el camino Veracruz-México vía Xalapa (Terrazas, 2022, p. 542). También existieron en Cartagena de Indias. David Wheat muestra el trabajo de negras y mulatas libres en las tabernas, tiendas y panaderías de la ciudad (Wheat, 2016, p. 143). Así como en Santo Domingo donde encontró a Catalina de los Santos, mulata libre de las Canarias, como vecina y propietaria de un navío con el que hacía comercio entre Santo Domingo y los puertos del Caribe (Wheat, 2019). Sin duda, el ejercer estas actividades les permitió insertarse en una sociedad que les abrió la posibilidad de integrarse social y económicamente en espacios donde ni las indias ni las españolas podían hacerlo, por los estereotipos negativos que existían en torno al comercio en las ciudades portuarias.

Desconozco si Beatriz León, Ana de Escobar, María de la Paz y Luisa de los Ángeles, mulatas libres de Sevilla, recibieron un castigo del Comisario del Santo Oficio de la Inquisición localizado en Veracruz. Pero, lo que sí puedo señalar, es que estas jóvenes mujeres encarnan los otros rostros de las inmigraciones de negros y mulatos ibéricos, que invitan a pensar de manera más compleja y diversa los diferentes perfiles sociales y económicos del componente negro en Veracruz y la Nueva España. Así como Beatriz León, Ana de Escobar, María de la Paz y Luisa de los Ángeles se integraron a la sociedad veracruzana a través del comercio, lo hizo un mulato portugués de quien a continuación se cuenta la siguiente historia.

Era un día cálido del 2 de mayo de 1594. Fernán González, de color mulato y portugués, natural de Tavira y vecino de Veracruz, estaba enfermo y convaleciente, pero hizo lo suficiente para otorgar de su propia mano el testamento a Diego Fernández, al alcalde ordinario de Santa María de la Victoria de Tabasco. En su testamento, Fernán González nombró como herederos de sus bienes a su mujer María Álvarez y a su sobrina Mencía Rodríguez, y como albaceas a sus amigos y socios Juan de Figueroa y de Felipe de Perales, quienes vivían en Santa María de la Victoria, y a Gonzalo Martín residente en Yucatán.¹³

El testamento fue redactado por el escribano de Luis de Encalada y firmado por los testigos que lo asistieron en su lecho de muerte natural: Baltazar Díaz, Juan de Figueroa y Francisco Torres; todos residentes en la villa de Santa María de la Victoria de Tabasco. El mulato portugués llevaba algún tiempo avecindado en Veracruz; sin embargo, por motivos que desconozco, se había instalado en esa villa. En su testamento se deja ver que había acumulado un pequeño capital de “doscientos pesos de

13 AGI, Contratación, 488, N. 3, R.2, f. 4vta.

oro común”,¹⁴ y otros bienes que desea su mujer “venta en almoneda”.¹⁵

Este documento lleva a plantear algunas interrogantes: ¿por qué este hombre terminó sus días en una villa costera, al lado del Grijalva, en una zona tropical y húmeda de peor clima que Veracruz?, ¿qué lo hizo venir a la Nueva España?, ¿había llegado a Veracruz como marinero en alguna de las flotas de la Nueva España? No tengo una respuesta a estas preguntas pero, sin duda, su vida y muerte estuvieron unidas a la navegación y al comercio, porque en su testamento declaró ser dueño de una fragata que realizaba viajes entre Veracruz y Yucatán.¹⁶ En este último sitio conoció a personas que dejó entrever eran sus socios, uno de ellos, Gonzalo Martín.

Estos elementos permiten analizar que este mulato portugués fue un marinero y comerciante, también es probable que él fuera el capitán de su propia fragata y que, con esta, hiciera comercio no solo entre Veracruz y Yucatán, sino también con los puertos interiores de Tlacotalpan y Espíritu Santo e incluso con Campeche. Fernán González era un individuo que había logrado acumular un pequeño capital a través del comercio marítimo regional. Esto mismo puede aclarar el por qué llevaba tres años viviendo en Santa María de la Victoria, villa que, desde los primeros años de la colonización, fungía como puerto de mar y río ubicado al margen izquierdo del Grijalva.

Por los puertos como Tlacotalpan, Espíritu Santo, Santa María de la Victoria, Campeche y Yucatán “se encontraban dispersas decenas de embarcaderos, puertos interiores y bodegas de donde se concentraban y distribuían las mercancías que por allí transitaban (cacao, ixtle, algodón y sal, etc.)” (Alcántara, 2016, p. 81). En esta dinámica regional de la configuración de las rutas de navegación en el Golfo-Caribe a fines del siglo XVI se puede entender la presencia de Fernán González como dueño de una fragata en el puerto de Santa María de la Victoria, pequeño enclave que tuvo una posición estratégica en la articulación de las rutas de cabotaje que perlongaban el litoral del Golfo hasta conectarse con las Antillas Mayores y la Tierra Firme centroamericana.

A partir de lo anterior, se puede pensar que Fernán González decidió dejar Veracruz y trasladarse a esta villa por las ventajas económicas que le daba tener su fragata en un punto intermedio de las rutas marítimas entre Veracruz y la Península de Yucatán. No sabemos con exactitud si en su fragata comerciaba algodón, azúcar, cacao, sal e ixtle, pero es probable que lo hiciera, puesto que, en el periodo en que se escribe el testamento, estos productos se comerciaban en el centro de México a través de Veracruz; es decir, se hacían llegar por mar para después ser trasladados a lomo de mula a la capital novohispana.

Es necesario añadir que, hasta el siglo XVIII, las rutas del interior eran consideradas como sen-

14 AGI, Contratación, 488, N. 3, R. 2, f. 2fte a 2vta.

15 AGI, Contratación, N. 3, R. 2, f. 4fte a 4vta.

16 AGI, Contratación, 488, N. 3, R. 2, fs. 2vta a 3fte.

deros y difíciles de transitar. Los arrieros constantemente se quejaban de su mal estado y describían los horrores de atravesar los caudalosos ríos, como el Coatzacoalcos y el Papaloapan. Por esta razón, consideraban que era mejor hacer la navegación de cabotaje entre los puertos de Espíritu Santo y Santa María de la Victoria con Veracruz para transportar el cacao de Tabasco, el algodón de Chiapas y otros productos que venían de Guatemala.

Estos puertos fueron nodos de recepción de los productos del sureste. También fueron el enlace y la articulación del comercio que se hacía con Centroamérica a través del puerto de Huatulco en el Pacífico. Es por eso que el caso de Fernán González, de “color mulato” y portugués de Tavira, abre una pista para explorar otro perfil de la comunidad de negros y mulatos ibéricos que vivieron en Veracruz. Asimismo, muestra la incursión de un mulato que con su sencilla fragata logró hacer comercio entre el puerto de Veracruz y Yucatán [ver mapa 2].

Ahora bien, no todos los negros y mulatos ibéricos buscaban vivir en Veracruz, otros solo estuvieron circulando entre los puertos del circuito atlántico mientras hacían la navegación comercial de una orilla a otra. Este fue el caso de la tripulación de la nao San Pedro que, en 1595, fue arrestada en San Juan de Ulúa por pasar sin registro de la Casa de la Contratación y vender de manera ilegal vinos, telas y otras mercancías.

Las averiguaciones fueron llevadas por el Dr. Murillo de la Cerda, quien mostró que la ruta seguida por esta nao involucraba a los puertos de Santo Domingo, Cartagena de Indias, Puerto Caballos en Honduras, Yucatán y Campeche [ver mapa 2].¹⁷ Los tripulantes fueron los primeros inculcados y castigados, de ellos se hizo una descripción detallada donde se destacó el nombre y apellidos, origen, oficio y descripción física [ver cuadro 1].

Cuadro 1. Composición de la tripulación de la nao San Pedro, 1595

Nombre	Origen	Función	Descripción física
Pedro Angulo		Capitán	Algo moreno del rostro
Diego Martín		Capitán	Negro
Juan Martínez	Islas Canarias	Maestre	Moreno, barba negra
Manuel Fernández	Cádiz	Contra maestre	Moreno, barba negra
Gonzalo Fernández	Triana	Piloto	Morenillo del rostro, barba negra, y suficientemente trigueño.
Joan González	Islas Canarias	Piloto	Sin barba
Antonio Mateos	Sin registro	Piloto	Moreno, de talla mediana
Cristóbal Deniestal	Mallorca	Piloto	Moreno, barba negra.

17 AGI, Escribanía, 364a y 364b.

Antonio de Melo	Ayamonte	Marinero	De treinta años
Pedro García	Triana	Marinero	Moreno, barba negra
Marcos Velando	Cartagena	Grumete	Imberbe, solo dos dientes
Bartolomé Maya	Valencia	Grumete	
Sebastián de Ocaña	Ayamonte	Grumete	Moreno, delgado
Juan Fernández	Isla Mayor (Canarias)	Grumete	Moreno
Martín García	Islas Canarias	Grumete	Negro
Manuel Nues	Triana	Grumete	Moreno
Agustín		Esclavo de Juan Trujillo	Negro
Diego Martín de Angulo		Capitán	Algo moreno del rostro
Antonio y María Coluzel		Esclavos del capitán Diego Martín de Angulo	Casta de negros
Francisca de Mariño		Viuda del capitán Alonso de Angulo	Algo morena del rostro

Fuente: Elaboración propia a partir de la descripción física hecha de los tripulantes de la nao San Pedro, 1595.¹⁸

Como podrá observarse en el cuadro anterior, la tripulación estaba compuesta en su mayoría por individuos de la península ibérica, particularmente, de Andalucía y las Canarias. El ejemplo de la nao San Pedro ayuda a dilucidar algunos elementos a considerar: el primero muestra que los negros y morenos marineros estuvieron involucrados en el comercio ilegal y de larga distancia entre Tenerife y Veracruz. El segundo pone a la luz que estos hombres tuvieron la suficiente pericia que exigía la navegación, lo que los llevó a ser partícipes en la construcción de las conexiones atlánticas que articularon Europa, África y América. El tercero, la tripulación estaba integrada por un 81% de negros y morenos y un 19% probablemente eran europeos. Por su lugar de origen y apellido se infieren ciertas redes de paisanaje, algo que fue común dentro de las naves que surcaron el Atlántico (Tempère, 2023, p. 223). Por último, la presencia de los esclavizados, de quienes se desconoce su oficio, lleva a plantear las posibilidades de que se tratara de marineros polivalentes, o bien eran una parte de los “productos” que se intentaban vender en las escalas que estos barcos hacían en los puertos del Atlántico y el Caribe.

Estrategias individuales de los negros y mulatos ibéricos en Veracruz

Distintas fueron las estrategias que utilizaron los negros y mulatos ibéricos para llegar a las Indias y circular por el espacio atlántico. Algunas como en el caso ya citado de Francisco González, negro libre de Triana, quien en 1569 solicitaba vivir en Veracruz con su mujer Juana Rodríguez, negra libre de Triana.

18 AGI, Escribanía, 364^a, fs. 1vta a 92fte; fs.32fte-43vta; 90vta-92fte.

Francisco González de color negro, digo, que yo vine de la provincia de la Nueva España donde tengo mi hacienda a la ciudad de Sevilla para llevar a Juana Rodríguez mi mujer que también es negra como parecerá por la información que presento. Para la cual a Vuestra Majestad suplico me mande dar su Real Licencia para que volver y llevar conmigo a la dicha Juana Rodríguez mi mujer a la dicha Nueva España que en ello recibiremos muy gran bien y merced.¹⁹

La misma estrategia fue utilizada en 1594 por Felipa de Santiago, negra atezada, vecina de Sevilla que el veinticinco de mayo presentaba una petición con tres testimonios en la Casa de la Contratación, diciendo que como:

Mujer legítima de Pedro Hernández de Rivera, artillero que al presente está sirviendo el dicho oficio en los fuertes de San Juan de Ulúa. Digo que yo y el dicho Pedro Hernández somos marido y mujer legítimos. Y nuestro casamiento velamos en esta ciudad en la iglesia de Señor Santo Vicente de ella como parece por esta fe y certificación que presento. Y como tales hemos hecho vida maridable en la dicha ciudad hasta que hacía tres años que el dicho mi marido pasó a las Indias.²⁰

Las dos peticiones se enmarcan en una tradición castellana que en el periodo moderno adquirió mayores proporciones por el descubrimiento del Nuevo Mundo (Masters, 2018, p. 391), cuando individuos y familias buscaron vivir en las sociedades de reciente construcción. Las peticiones formaron parte de un sistema de gobernanza imperial (Masters, 2018, p. 391), el cual españoles, negros libres, negros horros, negros y mulatos ibéricos incorporaron como estrategia probatoria de apego a la cultura jurídica hispánica. También para demostrar que eran personas social y cristianamente dignas de integrarse a las sociedades americanas.

Es por ello que “la petición podía tener un gran efecto social y legal para quienes la realizaban” (Masters, 2018, p. 391) y esto puede observarse en las que tanto Francisco González como Felipa de Santiago hicieron para obtener la licencia que les abriera la puerta para estar en Veracruz con sus familias. En dichas solicitudes, los dos utilizaron el argumento de los cónyuges y la familia para obtener un favor legal de la Casa de la Contratación. Así, a la petición como táctica legal se sumaron otros elementos como la unión familiar y la vida maridable. Ambos elementos eran inseparables dentro de una sociedad cristiana que veía en la familia y en el matrimonio las células esenciales para el orden, la cohesión y reproducción social.

Por ejemplo, cuando en 1569 tuvo lugar la primera petición de Francisco, los testimonios recabados en el barrio de pescadores de Triana por la Casa de la Contratación fueron importantes para comprobar que él y su mujer estaban casados. En los testimonios, sus vecinos reiteraron en diferentes

19 AGI, Indiferente, 2052, N. 14.

20 AGI, 5248, N. 1, R.1, fs. 1fte a 7va.

ocasiones que los habían visto casarse en la iglesia, a él con Juana Rodríguez, ya que los “vieron tomar juramento a los dos y el sacramento”.²¹

Para su situación, Felipa de Santiago presentó a personas que testificaron la vieron casarse con Pedro Hernández de Rivera y también la Iglesia expidió los comprobantes de dicho matrimonio. El bachiller Juan de Flores, beneficiado de la iglesia del Señor San Vicente, dio fe que: "En domingo tres de febrero de 1584 dio bendiciones nupciales a Pedro Hernández y a Felipa de Santiago, “de color morena”, a los que consta ver desposado por el beneficiado Pedro de Segura, cura del sagrario de la Santa Iglesia Mayor de Sevilla, por bondad lo firmé de mi nombre el veinte de marzo de 1584".²²

A este testimonio se sumaron dos más sobre la fe de bautismo de sus tres hijos, quienes fueron registrados en los libros de bautizos de niños legítimos: Juana, Josefo y Pedro. Los tres estaban registrados en la iglesia del Señor San Vicente y se señaló que sus padrinos eran todos españoles. De igual forma, el bachiller Juan de Flores, cura beneficiado de esta misma congregación, confirmó el contenido de la fe de bautizo de los hijos de la pareja.

La testificación de Felipa de Santiago fue validada por el escribano Mateo de Carmona, quien dijo dar “fe del dicho testimonio a todos los presentes tienen como Pedro Hernández ha sido artillero de los fuertes de San Juan de Ulúa”.²³ Añadió que se le diera licencia a Felipa de Santiago para que haga vida maridable y vaya con sus hijos en la flota sin impedimento.

Asimismo, al análisis de estos casos se debe de agregar que en reiteradas ocasiones los testimonios de Felipa de Santiago, Francisco González y su mujer Juana Rodríguez recalcan que estaban “libres de cautiverio”. ¿Qué quiere decirte esto? Una primera lectura sugiere simplemente que no eran esclavos, pero esto tal vez va más allá. Como ha señalado Pablo Sierra Silva, se trataba de hacer valer que el ser libre era un estatus más elevado con respecto al esclavo (Sierra, 2020, p. 388). Esto sin duda los ponía por encima de cualquier negro y mulato esclavizado. El insistir estar “libre de cautiverio” significaba que tenían derechos y los podían utilizar para acceder a otros espacios de manera legal y formal.

Como podrá observarse en uno y otro caso, la estrategia fue de tipo familiar; es decir, Francisco se apoyó en los testimonios de la gente del barrio de Triana, Felipa en los documentos religiosos y en los curas que corroboraron su unión y los bautizos de sus hijos. Estos elementos fueron determinantes para que en 1594 se le diera la licencia para ir a Veracruz [ver mapa 2].

No obstante, en la petición de 1569 hecha por Francisco González, como se ha señalado anterior-

21 AGI, Indiferente, 258, N.14, s/n.

22 AGI, Contratación, 5248, N. 1, R. 1, 3fte.

23 AGI, Contratación, 5248, N.1, R.1, 2fte.

mente, no fue resuelta favorablemente, es decir, que el querer hacer vida maridable con su esposa en Veracruz no fue un argumento suficiente para otorgarle la licencia. Entonces, habría que preguntarse ¿qué elementos pueden ayudarnos a entender las resoluciones de la Casa de la Contratación? Una probable respuesta es que Francisco y Juana no tenían hijos, lo que pudo haber sido un elemento determinante para que no fuera considerada como prioritaria su petición. También, todo parece indicar que Francisco y Juana eran una pareja que pertenecían a un estrato social bajo y no tenían las suficientes relaciones sociales para ganar el favor de la Casa de la Contratación. Por su parte, Felipa de Santiago estaba casada con Pedro Hernández de Rivera de “rango español”, lo cual daba a la pareja otro estatus social dentro de la sociedad sevillana de la época.

Otra estrategia legal empleada fue la del testamento, como se observó en Fernán González, mulato portugués, quien utilizó los mecanismos legales para hacer valer sus derechos, los de su esposa y sobrina, a quienes buscó dejar protegidas como herederas de sus bienes. Igualmente, es importante señalar que Fernán conocía bien el castellano, ya que no hubo alguna señal de una posible falta de comprensión de la lengua al momento de que el escribano Luis de Encalada redactó el testamento. En este sentido, como ha explicado Maria da Graça Mateus Ventura, muchos pobladores del Algarve (región a la que pertenece el pueblo de Tavira) desarrollaron una identidad local ligada a la cultura marinera y al bilingüismo, mismo que compartieron con sus vecinos de Ayamonte y Huelva localizados en el Golfo de Cádiz (Mateus, 2018, p. 194-217).

En el caso de Fernán González, la práctica comercial también se presentó como una estrategia para vivir en Veracruz y después trasladarse a Santa María de la Victoria en Tabasco, lo que le permitió construir un pequeño capital de “doscientos pesos de oro común”. Algo similar ocurrió con las mulatas sevillanas que con su trabajo en las ventas y mesones lograron integrarse en la sociedad veracruzana, que las hizo parte de la vida económica de la ciudad. En cuanto a la nao San Pedro, es otra prueba de cómo el comercio marítimo practicado por negros y morenos libres fue una manera de circular por el Atlántico, construir las conexiones y fomentar los intercambios comerciales, e incluso de información, entre los puertos de Tenerife y Veracruz.

A pesar de que estos “actores en movimiento” (Hausberger, 2018, p. 197) pertenecieron a los grupos subalternos, el caso de la San Pedro muestra que la presencia de los pilotos negros y morenos, poco estudiados en la historia marítima del atlántico ibérico, debe ser considerada como otra faceta y dinamismo del componente negro para integrarse adentro y/o afuera de los márgenes del sistema imperial español. Así, tal y como lo hicieron los pilotos negros de Bahamas estudiados por Kevin Dawson (2013), muestra que las conexiones e intercambios comerciales del imperio inglés pasaban por las habilidades de estos hombres para navegar las aguas del Caribe; los pilotos negros y morenos de la nao San Pedro poseyeron conocimientos astronómicos y cartográficos del espacio atlántico y habilidades

para navegar las diferentes profundidades de esas aguas atlánticas que exigían años de experiencia.

Conclusiones

Los diferentes casos aquí analizados muestran un abanico de posibilidades jurídicas, familiares, comerciales y socio-morfológicas que los negros, mulatos y morenos nacidos en la península ibérica y las Canarias movilizaron para pasar a integrarse en la sociedad colonial veracruzana. Llama la atención que estas estrategias fueran utilizadas con sumo cuidado, empleando conceptos como el del matrimonio y la familia. El movilizar estos conceptos para obtener el permiso de la Casa de la Contratación en Sevilla revela un conocimiento y un dominio de las normas y procedimientos en los que se enmarcaba el juego jurídico para poder obtener una licencia que les acordara no solo pasar a Veracruz, sino concederles un estatus de pasajero legal que pudiera vivir en la nueva sociedad colonial.

Cuando Francisco González y Felipa de Santiago utilizaron sus estatus de casados para irse con sus parejas a Veracruz, sabían de la importancia que el sistema monárquico español daba al matrimonio. Francisco, consciente de esto, en sus dos declaraciones (1569 y 1577) insistió en llevarse con él a su esposa Juana Rodríguez, prieta libre. En tanto que Felipa buscó la unión familiar al obtener la licencia que la dejaría reencontrarse con su marido, que servía como artillero en San Juan de Ulúa.

Por otra parte, no se debe dejar de lado que lo que ilustran estas trayectorias es la plasticidad y apertura del espacio veracruzano que ofreció a negros y mulatos ibéricos la posibilidad de integrarse y arraigarse en una sociedad en construcción. A esta plasticidad se suman los espacios estratégicos que ocuparon los negros, mulatos y morenos como mano de obra especializada en los trabajos marítimos, como capitanes, buzos, marineros, pilotos, maestre y contramaestre. Esto revela que dentro del componente negro existió un conjunto significativo de hombres y mujeres que hicieron funcionar las conexiones en el Atlántico y en el Golfo de México a través del comercio regional. Así lo hizo Fernán González entre Veracruz y Yucatán, usando Santa María de la Victoria en Tabasco como punto de lanza para sus navegaciones comerciales. Sin duda, la actividad comercial dio a los negros y mulatos ibéricos la posibilidad de generar cierto peculio, aunque continuaran perteneciendo a los grupos subalternos de la sociedad colonial veracruzana.

Las características analizadas anteriormente los alejan de las imágenes difundidas por los estudios de la esclavitud en Hispanoamérica y en la Nueva España, que los muestran como un grupo siempre oprimido. Estas historias dejan en claro la capacidad individual y no colectiva que tuvieron estos hombres y mujeres de ascendencia africana de intervenir en la forja de un destino propio. Además de sus capacidades de movilidad social y espacial y su disposición a desplazarse grandes distancias para encontrar un mejor futuro en la inhóspita Veracruz novohispana.

Referencias

Agradecimientos

Agradezco las generosas y puntuales lecturas de Louise Bénat-Tachot, Rafael Castañeda García y Julieta Pineda Alillo. También, las valiosas críticas de los evaluadores anónimos que sin duda enriquecieron el texto.

Archivos

Archivo General de Indias (AGI)

Archivo General de la Nación (AGN)

Bibliografía

- ALBERRO, S. (1999). Templando destemplanzas: hechiceras veracruzanas ante el Santo Oficio de la Inquisición, siglos XVI-XVII. *Seminario de Historia de las Mentalidades, Del dicho al hecho: transgresiones y pautas culturales en la Nueva España*, 99-113.
- ALCÁNTARA, A. (2016). Un imperio también de agua: puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795. *Illes i imperis*, (18), 77-104.
- BENNETT, H. L. (2005). *Africans in Colonial Mexico. Absolutims, Christianity, and Afro-Creole Consciousness, 1570-1640*. Indiana University Press.
- (2009). *Colonial blackness: A history of Afro-Mexico*. Indiana University Press.
- CLARK, J.M. (2023). *Veracruz and the Caribbean in the Seventeenth Century*. Cambridge University Press.
- CARMAGNANI, M. (2021). *Las conexiones del mundo y el Atlántico, 1450-1850*. FCE.
- CARROLL, P. J. y NAVEDA, A. (1994). Familia esclava y resistencia en Veracruz colonial. *Anuario IX*, 15-30. <https://cdigital.uv.mx/items/cb35c647-0279-48c5-ad75-43565475ecfb>
- CHAUNU, P. (1960). Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII. *Historia Mexicana*, 9(4), 521-557.

- COVARRUBIAS OROZCO, S. (1611). *Tesoro de la lengua castellana, o española compuesto por Sebastian de Cobarrubias*. Luis Sánchez. <https://bdh.bne.es/bnearch/detalle/4216062>
- DAWSON, K. (2013). The cultural geography of enslaved ship pilots. En J. Cañizares-Esguerra (Ed.), *The Black Urban Atlantic in the age of slave trade*, pp. 163-184. University of Pennsylvania Press.
- DELGADO, A. (2022). *El costo de la libertad. De San Lorenzo Cerralvo a Yanga, una historia de largo aliento*. INAH.
- DOMÍNGUEZ-DOMÍNGUEZ, C. (2021). *Veracruz: port, ville, carrefour des mondes. Les Afro-ibériques et les Luso-africains dans la construction de la ville de Veracruz (1570-1650)* [Tesis de doctorado no publicada]. Sorbonne Université.
- (2022). L'inscription du continent américain dans une nouvelle imago mundi: la transversalité de l'axe commercial Veracruz-Mexico-Acapulco, 1570-1650. En L. Bénat-Tachot, C. Jacqueland y M. Onetto Pávez (Eds.), *La transversalité du continent américain. Lectures géopolitiques* (pp. 199-241). Éditions Le Manuscrit.
- (2023). De Cabo Verde a Veracruz: El control de las rutas del comercio ilegal de vinos, telas y esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI y XVII. En L. Padrón Reyes y V. Pajuelo Moreno (Eds.), *Dominar los océanos: ciencia y navegación en los siglos XVI-XVIII* (pp. 151-182). Sílex Ediciones.
- GARCÍA DE LEÓN, A. (2011). *Tierra adentro, Mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento*. FCE, UV, Gobierno del Estado de Veracruz.
- (2017). Comercio, amor y buena fortuna: vínculos mercantiles y amorosos entre las Canarias y la Nueva España. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana: las ciudades del mundo Atlántico. Pasado, presente y futuro*, 1-12.
- GAROFALO, L. (2009). Afro-Iberian Subjects: Petitioning the Crown at Home, Serving the Crown Abroad, 1590s-1630s. En K. J. McKnight y L.J. Garofalo (Eds.), *Afro-Latino Voices: Narratives from the Early Modern Ibero-Atlantic World, 1550-1812* (pp. 52-64). Hackett Publishing.
- GÓMEZ, P. F. (2017). *The Experiential Caribbean: Creating knowledge and healing in the Early Modern Atlantic*. UNC Press.
- HAUSBERGER, B. (2018). *Historia mínima de la globalización temprana*. El Colegio de México.
- HERNÁNDEZ A. J., y ÁVILA H. R. (2020). El virrey Antonio de Mendoza y las primeras obras en San Juan de Ulúa. *Ulúa, Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, (36), 43-69.

- HEYWOOD, L. M. y THORNTON, J. K. (2007). *Central Africans, Atlantic creoles, and the foundation of the Americas, 1585-1660*. Cambridge University Press.
- IRETON, C. (2017). They Are Blacks of the Caste of Black Christians: Old Christian Black Blood in the Sixteenth and Early Seventeenth Century Iberian Atlantic. *Hispanic American Historical Review*, 97(4), 579-612.
- (2023). Mujeres negras y mulatas libres y horras entre Sevilla y las Indias: algunos trayectos atlánticos y vínculos transoceánicos en la segunda parte del siglo XVI. En R. M. Pérez García, E. França Paiva y M. Fernández Chaves (Coords.), *Esclavas, horras y libres. Historias de mujeres en los mundos ibéricos, siglos XVI-XIX* (pp. 119-134). Editorial Universidad de Sevilla.
- LANDERS, J. (2010). *Atlantic creoles in the age of revolutions*. Harvard University Press.
- LANDERS, J. (2013). *Against the odds: Free Blacks in the slave societies of the Americas*. Routledge.
- LÓPEZ ROMERO, P.C. (2016). El huracán que pasó por la ciudad de Veracruz y el puerto de San Juan de Ulúa, Nueva España 1552. La construcción de un “desastre” en la época virreinal. *Teoría y Praxis*, (29), 75-88.
- MALFAVON, A. (2021). *Kin of the Leeward Port: Afro-Mexicans in Veracruz in the Making of State Formation, Contested Spaces, and Regional Development, 1770–1830* [Tesis de doctorado, University of California, Riverside]. ProQuest Dissertations & Theses. <https://www.proquest.com/docview/2566386242?fromopenview=true&pq-origsite=gscholar&sourcetype=Dissertations%20&source=OpenView>
- MASTERS, A. (2018). A thousand invisible architects: vassals, the petition and response system, and the creation of Spanish imperial caste legislation. *Hispanic American Historical Review*, 98(3), 377-406.
- MATEUS VENTURA, M. D. G. (2018). No somos portugueses sino del Algarve. *La Sevilla lusa: La presencia portuguesa en el Reino de Sevilla durante el Barroco*, 4, 194-217.
- MORANTE, R. (2020). Geografía, astronomía e historia precortesiana en San Juan de Ulúa. *Ulúa, Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, (36), 19-41.
- PÉREZ JÍMENEZ, M. A. (2019). *La población de origen africano en el puerto de Veracruz a finales de la época colonial: una aproximación sociodemográfica* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México. TESIUNAM Digital. <http://132.248.9.195/ptd2019/octubre/0796539/Index.html>

- PÉREZ-MALLAÍNA, P. (1992). *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Diputación Provincial de Sevilla.
- PINEDA ALILLO, J. (2020). *El vivir cristianamente: adoctrinamiento de los esclavos de origen africano por parte de la Compañía de Jesús en Nueva España, 1572-1767* [Tesis de doctorado, Colegio de Michoacán]. Repositorio COLMICH. <https://colmich.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1016/912>
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. (1726). *Diccionario de Autoridades de 1726* (Tomo I). <https://www.rae.es/obras-academicas/diccionarios/diccionario-de-autoridades-0>
- RESTALL, M. y LANDERS, J. (2000). The African Experience in Early Spanish America. *The Americas*, 57(2), 167-170.
- RODRIGUES, J. (2005) *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediarios do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. Companhia das letras.
- RODRÍGUEZ VELÁSQUEZ, F. (2024). Rodrigo Lopes: una historia conectada de trabajo, esclavitud y libertad en el mundo atlántico (1526-1535). En F. Rodríguez Velásquez, J. Mora Silva y M. E. Meneses Muro (Eds), *Los mundos del trabajo: sociabilidad, resistencia y vidas en movimiento* (pp. 41-70). Siglo XXI editores – CLACSO.
- ROSELLÓ SOBERÓN, E. (2014). La Madre Chepa: una historia de fama femenina en el puerto de Veracruz. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, 35(139), 69-91.
- RUPERT, L. (2012). *Creolization and contraband: Curaçao in the early modern Atlantic world*. University of Georgia Press.
- SIERRA SILVA, P. (2020). Culto, color y convivencia: las cofradías de pardos y morenos en Puebla de los Ángeles, siglo XVII. En R. Castañeda y J. C. Ruiz, *Africanos y Afrodescendientes en la América hispánica septentrional. Espacios de sociabilidad y conflicto* (Tomo I) (pp. 385-408). Colegio de San Luis.
- STROBEL, H. y CAMPOS, R. (2021). Veracruz y el huracán de 1552. En V. García Acosta y R. Padilla Lozoya (Eds.), *Historia y Memoria de los huracanes y otros episodios hidrometeorológicos extremos en México* (pp.153-195). UV, Universidad de Colima, CIESAS.
- TEMPÈRE, D. (2023). Tripulantes de la globalización temprana en las rutas transoceánicas españolas del siglo XVII. *Historia mexicana*, 73(1), 205-255.
- TERRAZAS WILLIAMS, D. (2022). *The Capital of Free Women. Race, Legitimacy, and Liberty in Colonial Mexico*. Yale University Press.

THORNTON, J. K. (2012). *A cultural history of the Atlantic world, 1250-1820*. Cambridge University Press.

TREJO RIVERA, F. (2015). Análisis de procesos de naufragio: un acercamiento a la comprensión de accidentes navales históricos en aguas mexicanas. *Antropología. Boletín Oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, (100), 14-21.

WHEAT, D. (2016). *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. UNC Press.

----- (2019). Catalina de los Santos et son navire, femme libre de couleur dans les Caraïbes hispanophone (Santo Domingo, 1593). *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, (50), 139-153.