



Germán Santana Pérez

“Presencia naval en el África subsahariana:  
armadas y flotas españolas, siglos XVI-XVIII”

p. 269-290

*Redes empresariales y administración estatal:  
la provisión de materiales estratégicos en el mundo  
hispánico durante el largo siglo XVIII*

Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon  
(coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

386 p.

Figuras

(Serie Historia General 39)

ISBN 978-607-30-3585-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 8 de abril de 2021

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes\\_empresariales.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes_empresariales.html)

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



## PRESENCIA NAVAL EN EL ÁFRICA SUBSAHARIANA ARMADAS Y FLOTAS ESPAÑOLAS, SIGLOS XVI-XVIII

GERMÁN SANTANA PÉREZ  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

La presencia hispana en el África subsahariana fue muy intensa, sobre todo hasta 1640, cuando se produjo la independencia de Portugal.<sup>1</sup> Este período de relación más vigorosa podríamos prolongarlo hasta 1681, cuando finalizó el asiento de esclavos en manos de la Universidad de Cargadores de Sevilla y cuando se extinguieron las misiones con

<sup>1</sup> El presente estudio se basa en la metodología del “Contractor State”, cuyos trabajos se han centrado especialmente en el caso de las diferentes marinas nacionales. Ello es particularmente cierto para el caso británico, donde incluso se ha llegado a hablar de un “Fiscal-Naval State” (véanse Roger Knight y Martin Wilcox, *Sustaining the Fleet, 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, Boydell Press, 2010; Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011; Nicholas Rodger, “From the ‘Military Revolution’ to the ‘Fiscal-Naval State’”, *Journal for Maritime Research*, 13, 2, 2011, p. 119-128; Richard Harding, *The Emergence of Britain’s Global Naval Supremacy: the War of 1739-1748*, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2010. Existen también importantes estudios recientes sobre el caso francés: David Plouviez, *La Marine Française et ses Réseaux Économiques au XVIIIe Siècle*, París, Rivages des Xantons, 2014 y “The French Navy and War Entrepreneurs: Identity, Business Relations, Conflicts, and Cooperation in the Eighteenth Century”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 41-56. En el caso hispano, sin llegar a gozar de esa posición de dominio historiográfico, el estudio de la construcción de armadas y flotas ha recibido una importante atención, orientada desde tiempo atrás hacia los siglos XVI y XVII, pero volcada mucho más recientemente sobre el siglo XVIII. Véanse Abbot Payson Usher, “Spanish Ships and Shipbuilding in the 16th and 17th Centuries”, *Facts and Factors in Economic History*, Cambridge, Massachussets, 1932; José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988; David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001; Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992;

participación española al Congo, Benin, Arda y Senegambia. Durante el siglo XV Castilla compitió con Portugal por el control de la expansión por el Atlántico, en especial durante los reinados de Juan II y de los Reyes Católicos. La firma del Tratado de Alcaçobas-Toledo, que ponía bajo influencia de Portugal el comercio al sur del Cabo Bojador, hipotecó las posibilidades castellanas de establecimientos permanentes y de progreso en la costa occidental africana. Sin embargo, después de este acuerdo su presencia no desapareció, aunque estuvo vinculada generalmente al abastecimiento de esclavos a Canarias, la península hispana e Indias.

Con la Unión Ibérica, a partir de 1580 las puertas de África se abrieron no solamente porque a partir de ese momento llegó a la corte toda la información que generaban las plazas y las expediciones portuguesas en ese continente, sino también porque la presencia española se vio incrementada notablemente. En este período, bajo el dominio de los monarcas españoles, se llevó a cabo el control efectivo de una parte de Angola.<sup>2</sup> Coincidió este momento (1595) con el cambio del sistema de licencias al de asientos, inaugurado por el asiento a Pedro Gomes Reinel, y que encabezarían los portugueses para abastecer de esclavos a América hasta 1640.

Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana Verduert, 2011; Iván Valdez-Bubnov, "Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): a Comparative Perspective", *Business History*, 60, 1, 2018, p. 105-125. Con todo, resulta particularmente novedoso el análisis que ofrecemos en nuestro estudio al centrar nuestra atención sobre las costas del África subsahariana. Véase Germán Santana Pérez, "Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period", *International Journal of Maritime History*, 30, 4, 2018, p. 621-633.

<sup>2</sup> Claudio Miralles de Imperial, *Angola en tiempos de Felipe II y de Felipe III. Los memoriales de Diego de Herrera y de Jerónimo Castaño*, Madrid, Instituto de Estudios Africanos, 1951; David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola. The Mbundu and their Neighbours under the Influence of the Portuguese, 1473-1790*, Oxford, Clarendon Press, 1966; Adriano A. T. Parreira, *The Kingdom of Angola and Iberian Interference 1483-1643*, Uppsala, Graphic Systems A. B., 1985; Ilídio do Amaral, *O consulado de Paulo Dias de Novais. Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII*, Lisboa, Ministério da Ciência e da Tecnologia, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2000.

Sin embargo, la creciente competencia de los Estados del norte de Europa, que habían establecido con éxito factorías en la primera mitad del siglo XVII, amenazaba los intereses hispanos en África y, por extensión, en el Atlántico. La toma de San Jorge de Elmina en 1637 y la posterior ocupación de San Pablo de Luanda, San Felipe de Benguela y Sao Tomé condicionaron no sólo la influencia española, sino la propia unidad de la monarquía ibérica. Fue en esos momentos cuando la seguridad se planteó como vital no sólo para reservar África, sino también el Atlántico y la ruta portuguesa a Asia.

La independencia portuguesa supuso un duro golpe para los intereses hispanos en África, aunque no una renuncia total a su presencia en la costa africana.<sup>3</sup> El trascurso del reinado de Carlos II planteó una renuncia casi total a los intereses hispanos en África subsahariana, máxime cuando los propios asentistas, casi siempre en manos de los extranjeros, renunciaban a obtener los esclavos en las propias factorías africanas y acudían de forma directa a las colonias inglesas, francesas y holandesas de las Antillas. A esto se sumó a principios del siglo XVIII el que el comercio de esclavos recayó en la Compañía Francesa de Guinea, a partir de 1702,<sup>4</sup> y en la South Sea Company, a partir de 1713,<sup>5</sup> lo que alejó aún más la presencia española de la costa africana. En la segunda mitad del XVIII la presencia española se incrementó no sólo por los nuevos intereses esclavistas, sino también para asegurar la ruta hacia Filipinas. Un hito en esta presencia sería la primera ocupación de Guinea Ecuatorial a partir de 1778.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Germán Santana Pérez, “Acción española y plazas atlánticas portuguesas en África tras la independencia portuguesa: lealtad, ruptura o interés”, *Estudios Ibero-Americanos*, 43, 1, 2017, p. 159-171.

<sup>4</sup> León Vignols, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio francoespañol desde 1700 hasta 1730 con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos*, Madrid, Tipographia de Archivos, 1929, p. 7.

<sup>5</sup> Colin Palmer, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Chicago, University of Illinois Press, 1981; Rafael Donoso Anes, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.

<sup>6</sup> Bibiano Torres Ramírez, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1973; Mariano L. Castro y María Luisa de la Calle, *Origen de la colonización española en Guinea Ecuatorial (1777-1860)*, Salamanca, Universidad de Valladolid/Caja Salamanca y Soria, 1992; Mariano Castro y



La Corona española fue consciente, tanto en los momentos de bonanza como en los de crisis, de que no podía renunciar a su presencia en el África atlántica, puesto que éste era un lugar fundamental en la obtención de riqueza (sobre todo a través del tráfico de esclavos) y en el mantenimiento del sistema atlántico. Sin embargo, las necesidades de protección de los intereses hispanos en la costa atlántica africana estuvieron siempre supeditados a las premuras por cubrir la seguridad de sus posesiones en América y Europa. Con todo, la Corona no renunció completamente a crear una armada, o al menos una flota, que defendiese a los navíos y plazas frente a las agresiones de sus enemigos norteamericanos. En principio fueron agrupaciones navales destinadas a afrontar situaciones temporales de amenaza, pero con el tiempo se formuló la idea de convertirlas en permanentes. La construcción y el mantenimiento de éstas casi siempre se posponían hasta encontrar un momento propicio. Los enormes gastos que suponían su construcción, compra o mantenimiento, y las reducidas posibilidades de cumplir con sus objetivos de una monarquía siempre en guerra, fueron óbices para que la armada de África se concretara. De nueva cuenta, una cosa fue la voluntad y otra la realidad. No obstante, se diseñaron algunos proyectos para asegurar la protección naval africana. Algunos de ellos incluso se llegaron a ejecutar, aunque sólo parcialmente.

### *Precedentes en la construcción de las armadas*

Los planes para construir una armada en África no eran nuevos, sino que contaban con importantes precedentes desde el siglo XV, cuando los marineros andaluces avanzaron, por su cuenta y riesgo,<sup>7</sup> hasta

Donato Ndongo, *España en Guinea. Construcción del desencuentro: 1778-1968*, Toledo, Sequitur, 1998; Justo Bolekia Boleká, *Aproximación a la historia de Guinea Ecuatorial*, Salamanca, Amarú Ediciones, 2003; María Dolores García Cantús, *Fernando Poo: una aventura colonial española. I: Las islas en litigio: entre la esclavitud y el abolicionismo, 1777-1846*, Barcelona, Ceiba Ediciones/Centros Culturales Españoles de Guinea Ecuatorial, 2006.

<sup>7</sup> Florentino Pérez-Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1948, p. 159; Paulina Rufo Ysern, “La expansión peninsu-

llegar a la Guinea. Una prueba es que durante su reinado los portugueses capturaron en el tornaviaje desde Guinea a varias embarcaciones castellanas entre 1453 y 1454.<sup>8</sup>

La primera flota que se envió con organización real tuvo lugar durante el reinado de los Reyes Católicos, en el contexto de la guerra internacional con Portugal y el envío de numerosas embarcaciones castellanas hacia Cabo Verde, Guinea y Elmina. Los puertos andaluces entre Huelva y Cádiz estaban a la vanguardia de la formación de estas expediciones.<sup>9</sup> En 1476 tenemos noticia de la constitución de al menos una armada de treinta carabelas y tres naos con tripulación sobre todo andaluza, aunque también vasca, mandada por Carlos de Varela, con conocimiento e interés personal del rey. Logró traer 400 esclavos,<sup>10</sup> además de haber participado en el ataque a las islas de Cabo Verde.<sup>11</sup> También en 1479 se conformó una armada de veinte carabelas para ir a la Mina de Guinea, comandada por Carlos de Varela, Diego Díaz de Madrid —vecino de Sevilla— y Alfonso de Ávila —vecino de Valladolid—. <sup>12</sup> Las flotas comandadas por Pedro de Covide en 1478 o el viaje de Eustache de la Fossee en 1479 se circunscriben en este contexto. Con todo, y a pesar de estar auspiciadas por la Corona, estas armadas debían su constitución a la iniciativa privada y tuvieron un objetivo temporal limitado en el contexto de la guerra contra Portugal.

Tras la firma de los tratados de Alcaçobas, el tratado de Tordesillas y las consecuencias del descubrimiento de América, la política española se limitó considerablemente en África. Su objetivo a partir de entonces fue asegurar los esclavos necesarios para sus posesiones

lar por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)", en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, v. III, Porto, Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989.

<sup>8</sup> Antonio Rumeu de Armas, *España en el África atlántica*, t. I, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, p. 92 y 127.

<sup>9</sup> Antonio Rumeu de Armas, *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos XV y XVI*, Madrid, Caja de Ahorros de Cádiz, 1976, p. 19.

<sup>10</sup> Pérez Embid, *Los descubrimientos en...*, p. 182-183.

<sup>11</sup> Eduardo Aznar Vallejo, "La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas", *La España medieval*, 2002, n. 25, p. 409.

<sup>12</sup> Pérez-Embid, *Los descubrimientos en...*, p. 210-214.

americanas.<sup>13</sup> Aunque no había posibilidad de mantener comercio con África sin la correspondiente licencia portuguesa, algunos se aventuraron a vulnerar lo acordado.<sup>14</sup> La vinculación entre las orillas atlánticas se trató de centralizar en el siglo XVI a través de la Casa de Contratación.<sup>15</sup> El control por parte de Carlos I y Felipe II de gran parte de Europa, América, las posesiones en el norte de África y las puertas de Asia en el Pacífico, así como su capacidad armamentística y estatal, les confirieron un poder hasta entonces desconocido. El prestigio político hispano llegó a todos los confines del mundo atlántico. Debemos tener en cuenta que la mayor parte de los esclavos que llegaron en el siglo XVI a América se instalaron en la América hispana,<sup>16</sup> y que el mercado de esclavos fue destacado en este período en el Atlántico ibérico.<sup>17</sup>

En este momento (primera mitad del siglo XVI), Cabo Verde actuaba ocasionalmente como abastecedora de las armadas españolas hacia América. Un ejemplo de ello es la carta real firmada por el entonces príncipe Felipe en septiembre de 1544 y dirigida a fray Pablo de Torres, capellán del emperador y veedor general de Nueva Andalucía, insistiéndole en que no existía inconveniente para que se cargasen cincuenta vacas y otras cosas en la isla de Santiago para la armada de Francisco de Orellana.<sup>18</sup>

<sup>13</sup> Georges Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traites d'asiento*, París, Librairie de la Société du Recueil J. B. Sirey & Journal du Palais, 1906.

<sup>14</sup> Avelino Teixeira da Mota, "Viagens espanholas das Canarias à Guiné no século XVI. Segundo documentos dos arquivos portugueses", en *III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)*, Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1980, t. II, p. 222.

<sup>15</sup> Germán Santana Pérez, "La Casa de Contratación como medio de control de los tratos entre África y América durante el siglo XVI", *Cuadernos Americanos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, n. 136, v. 2, abril-junio de 2011, p. 145-161.

<sup>16</sup> Herbert S. Klein, *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, Alianza, 1986, p. 33-37.

<sup>17</sup> Rafael M. Pérez García, Manuel Fernández de Chaves y José Luis Belmonte Postigo (coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2018.

<sup>18</sup> Archivo General de Indias (AGI), *Indiferente*, 416, L. 2, f. 54 v.-55 r.



A mediados del siglo XVI, las coronas portuguesa y española contemplaron la creación de una armada conjunta para defender sus intereses africanos. Esta idea se iría gestando hacia 1552 con el conocimiento de los reyes de Portugal y sus infantes, Lope de Hurtado, embajador de España en ese país, y el entonces príncipe Felipe. El proyecto consistía, en principio, en que el rey de Portugal debía mandar veinte navíos latinos que navegasen siempre a vista de tierra para guardar la costa de Portugal y cuatro naos o galeones destinados también a esta misma costa. Además, participaría otra armada del reino del Algarve de cuatro navíos de remo, uno de grueso y tres carabelas. Estos navíos debían andar en invierno, recogién dose en verano en los puertos. Los navíos de remos se podrían recoger en invierno. Para las islas se debían mandar cada año por el mes de abril diez navíos armados (tres naos o galeones y siete carabelas). Los navíos debían navegar para Arguín, Cabo Verde, Guinea, Costa de la Malagueta, Elmina, Isla de Sao Tomé y Brasil, yendo y viniendo en tres ocasiones: una en enero, una en marzo en compañía de las naos y otra en septiembre. Con este plan se pretendía dar seguridad no sólo a Portugal, sino también a las Antillas y a Azores, en donde todas las flotas debían unirse. El emperador, por su parte, tenía que guardar el estrecho de Gibraltar según las nuevas de turcos y franceses. Cada año por el mes de abril, el emperador debía mandar a las islas los diez navíos redondos que, se decía, se estaban armando en Sevilla, los cuales irían bien armados. Esta armada debía navegar por las islas hasta fin de agosto, y la mitad debía estar todo el año en el mar del cabo de San Vicente, que era el paraje por donde vendrían los navíos que llegaban de las Antillas y Perú. En la costa de Galicia el emperador debía aportar cuatro o cinco navíos armados. La navegación de los castellanos, flamencos y portugueses hacia Flandes se realizaría en dos ocasiones, una en abril y otra en septiembre; de Flandes hacia la Península en otras dos, una en enero y otra en junio. El emperador debía ordenar que las urcas que ahora estaban detenidas, así como otros muchos navíos de Castilla y Portugal, viniesen luego en el mejor orden que se pudiera, “porque de navegar así, juntamente en las dichas ocasiones, no solamente se sigue seguridad de las mercaderías que traen sino también de los que navegan dentro de estos límites de una parte por otra, y además



de esos otros grandes provechos a los Estados del Emperador y a los de Su Alteza”. El rey de Portugal debía ordenar que los navíos de sus armadas y de sus vasallos ayudasen al emperador.<sup>19</sup>

A los portugueses les parecía que las naos que debían servir en San Vicente y Azores no podían guardar los puertos de Canarias, por lo que también era necesario que allí hubiese naos exclusivamente para guardar las islas. En Azores no podían permanecer los navíos más allá de agosto porque los puertos eran malos y la mar muy gruesa.<sup>20</sup> En la correspondencia entre las Cortes, el rey de Portugal pedía que, además de las catorce galeras de España que solían andar armadas, se armasen otras 16 galeras que guardarían el estrecho y otras costas. Para asegurar la flota que los mercaderes solían enviar a Flandes se había mandado hacer una armada de diez naos de hasta 300 toneladas cada una, así como dos zabras, que entre todas se pudiesen meter hasta 1 000 hombres y 60 piezas de artillería, además de las municiones y bastimentos necesarios. Se nombró por capitán de ella al general Luis de Carvajal. Para seguridad de la navegación con Indias después del rompimiento de la guerra con Francia, se armarían ciertas naos y carabelas para guardar tanto las costas de España y cabo de San Vicente hasta las Azores como las partes de las Indias, provincias de Cartagena, Santa Marta, Santo Domingo, entre otras.<sup>21</sup> Una de las cuestiones interesantes de este proyecto es que se planteaba la seguridad del Atlántico como un asunto conjunto entre España y Portugal décadas antes de la unificación ibérica. Además, la seguridad de la Corona se entendía como un ámbito global que, por supuesto, comprendía la vigilancia de la costa peninsular, pero también de las islas de la Macaronesia, de América y de África. Por lo tanto, esta seguridad debía cubrir diferentes ámbitos del océano Atlántico, incluida también el África noroccidental.

En los informes de esta armada figura una relación de lo que gastaba cada mes una carabela de armada de las de Portugal: de flete, 12 000 reales; un piloto, 2 000; un maestre, 1 100; diez marineros, a 630 cada mes cada uno, 9 000; seis grumetes, a 600 cada

<sup>19</sup> Archivo General de Simancas (AGS), *Estado*, leg. 375, n. 102.

<sup>20</sup> AGS, *Estado*, leg. 375, n. 117.

<sup>21</sup> AGS, *Estado*, leg. 375, n. 117 y 134.



mes cada uno, 3 600; tres lombarderos, a 1 130 cada mes, 4 100; un capitán, 3 000; diez hombres de armas, a 800 cada mes, 8 000; los mantenimientos y despensas podían valer cada mes 33 600; de bizcocho de 25 quintales, 25 000; seis pipas de vino, 6 000; de aceite y vinagre, 1 600; de carne, 6 000; de pescado, 5 000; de ajos, cebollas y otras menudencias de botica, 20 000. Sumaba la despensa de cada mes 76 000 que, multiplicados por seis meses, daba un total de 456 000. Además, se gastaban en redes y remos, en chapas en portinos y otros reparos y cámaras y payoles, 22 000; de ventaja de carpintero y calafate, 6 000; de despensas que se podían hacer cuanto se aparejan y se aprestan con gente en el puerto hasta partir sueldos, mantenimientos y otras despensas menudos y acarretos, 24 000; en loza para agua y despensa, 12 000; ocho quintales de pólvora, 32 000. De manera que en seis meses se gastaba para la despensa de 32 personas 552 000.<sup>22</sup> Una verdadera fortuna y un gran gasto para el Estado.

Desde luego, éste no fue el único intento de acuerdo entre las dos coronas en relación con África antes de la Unión Ibérica. Felipe II propuso al cardenal Enrique, a través de su embajador en Lisboa, Alonso de Tovar, un acuerdo que excluía a los contratadores, abasteciendo así de esclavos a la América hispana. El acuerdo contemplaba la suspensión de las operaciones del remate de los contratos del ultramar portugués.<sup>23</sup>

### *Intentos de construcción de armadas durante el período de la Unión Ibérica*

Las noticias de la Unión Ibérica, del intento de Antonio, prior de Crato, por ocupar el trono de Portugal, así como del apoyo que le prestó la armada francesa en Azores y su posterior derrota a manos de los españoles, llegaron rápida y puntualmente a los centros del

<sup>22</sup> AGS, *Estado*, leg. 375, n. 116.

<sup>23</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, v. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987, v. IV, p. 178-179.

comercio esclavista en África.<sup>24</sup> En algunos lugares de control lusitano se realizaron autos de obediencia al rey Felipe I de Portugal, realizándose diversas solemnidades.<sup>25</sup> La adhesión a las nuevas circunstancias fue casi inmediata en los territorios africanos bajo influencia lusitana, perviviendo su unión de forma leal durante largo tiempo no sólo por una cuestión de legitimidad política, sino también por interés comercial. Sin embargo, el cambio no estuvo exento de algunos problemas, aunque más por influencias externas que por propia generación de intereses internos opuestos al rey hispano. A las islas de Cabo Verde llegó una pequeña armada favorable a Antonio, prior de Crato, liderada por Emmanuel Serrados. Permaneció ésta un mes controlando la isla de Santiago y cerca de cuatro (de enero a mayo de 1583) la isla de Fogo. Al final, los caboverdianos se inclinaron a su causa más por extorsión y fuerza que por convencimiento. Cuando se comprobó su debilidad, la situación volvió a su cauce, deshaciéndose la posición de Serrados. La población de la isla de Fogo —unos 2 000 habitantes— fue acusada de crimen de “rebelión, traición y lesa majestad”, contra la persona de Felipe, aunque finalmente sería perdonada por carta de 15 de noviembre de 1583.<sup>26</sup> En Elmina, su gobernador, Antonio de Brito Pimentel, dejó entrar una flota de barcos franceses que mostraron su adhesión por Antonio en 1582, pero al año siguiente la flota española al mando de Paçanha recuperó y reorganizó la plaza.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> AGS, *Guerra y Marina*, leg. 135, 48. Se aconsejó que las plazas estuviesen muy vigilantes, ya que se entendía que habían salido de Terceira, después de la derrota, treinta naves francesas a hacer daño. También que se mandase una carabela a avisar a Canarias y América del peligro y que otra fuese a Santiago de Cabo Verde, donde se entregaría la carta del rey, y desde allí sin detenerse a Elmina, donde también entregaría cartas y desde allí a Sao Tomé.

<sup>25</sup> *Monumenta Missionaria Africana. Africa Occidental (1570-1599)*, corregida e anotada por padre António Brásio, Lisboa, Agencia Geral do Ultramar, Lisboa, 1953, v. III, p. 193-197. Uno de esos lugares fue la isla de Sao Tomé, cuyas autoridades juraron a Felipe II de España por soberano de Portugal.

<sup>26</sup> Daniel A. Pereira, *Cabo Verde, apontamentos históricos sobre a Ilha do Fogo, Praia, Alfa-Comunicações, s/a.*, p. 49-55. Del perdón fueron excluidos Duarte Lopes Pereira, el licenciado Fernao de Fontes, Antonio de Lila, García Alvares Barrosa y Alvaro Gonçalves, su hermano.

<sup>27</sup> John Vogt, *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*, Atenas, The University of Georgia Press, 1979, p. 127-143.



La construcción de las diferentes armadas (Real Armada del Mar Océano o Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, armadas de Vizcaya, Galicia, Guipúzcoa y “Las Cuatro Villas”, la Armada Real de Galeras en el Mediterráneo, la del Mar Caribe, la Guarda de la Carrera de Indias, la de Costa Firme, la del Mar del Sur y la de Barlovento) tenía como objetivo mantener la seguridad de las posesiones españolas y dejaba en una posición marginal a la costa africana.<sup>28</sup> A pesar de estos primeros intentos, las circunstancias navales favorecían cada vez más a las potencias del norte de Europa. Las consecuencias del desastre de la Armada Invencible no tardaron en hacerse notar no sólo para la defensa contra los ingleses, sino también contra los de otras potencias. A partir de esa fecha se optó claramente por un sistema defensivo atlántico que tenía como pilares la construcción de fortificaciones en las principales plazas fuertes y el reforzamiento de la seguridad en las flotas y embarcaciones a través de diversos medios que incluían, entre otras medidas, la práctica del convoy, el incremento de las piezas de artillería y la construcción de armadas defensivas que velasen por la seguridad de grandes áreas. Uno de los grandes problemas de este sistema era el alto coste de financiación que requería llevarlo a la práctica de forma eficaz. Las cada vez más agotadas arcas estatales no fueron capaces de abarcar la defensa del creciente número de frentes abiertos no sólo en África, sino también en Europa, América y Asia. La financiación de las armadas se planteó con una gran diversidad porque no era posible hacerla totalmente regia. Se seguía el modelo creado por Carlos V, con un sistema mixto que recurría tanto a las arcas reales como a los capitales privados, sobre todo en la vertiente atlántica.<sup>29</sup>

La vastedad del territorio a defender sería a la larga una de las claves que explicarían la ineficacia contra las acciones de los norteamericanos en África. Otra fue, por supuesto, el propio desarrollo tecnológico, comercial y militar de sus armadas. Además, claro, de la debilidad hacendaria de la Corona española y de su imposibilidad para mantener una fuerza de defensa estable y duradera. La presencia

<sup>28</sup> Carlos Canales Torres y Miguel de Rey Vicente, *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo XVI*, Madrid, EDAF, 2010, p. 26-42.

<sup>29</sup> Esteban Mira Caballos, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005, p. 68-71.

holandesa, por ejemplo, fue tal que a principios del siglo XVII, el Consejo de Portugal enviaba constantes cartas al Consejo de Estado sobre la presencia de estos rebeldes en aguas africanas y sobre la posibilidad de ocupación de territorios en el Atlántico.<sup>30</sup> En ellas se hablaba de impedir su comercio en las islas de Cabo Verde y del golfo de Guinea mediante la pretensión de desviar parte de los navíos que componían la armada del mar Océano, creada en 1580. La labor de esta armada era dar cobertura naval a las flotas y a las fuerzas navales que operaban en las áreas amenazadas del océano,<sup>31</sup> lo cual incluía ocasionalmente limpiar las aguas africanas.<sup>32</sup> Uno de los proyectos vistos por el Consejo de Estado —a consulta del Consejo de Portugal— fue el que tenía como objetivo impedir a los rebeldes, en 1605, el comercio con Cabo Verde, así como enviar una armada que, a la par que defendiera las islas, recogiese la flota que regresaba de La India y la acompañase hasta Lisboa.<sup>33</sup> La firma de la Tregua de los Doce Años fue sólo un paréntesis en el campo militar, pero la competencia comercial continuó, y no sólo eso, sino que se hizo más dura y agresiva.

En los primeros años del siglo XVII, debido a la apremiante situación de conflicto con los holandeses y a la injerencia de éstos en la Costa de Oro —incluida Elmina—, Felipe III ordenó al “vicerrey” construir una flotilla de seis carabelas y 150 soldados y provisiones durante un año completo para reforzar las defensas de esta fortaleza. La coordinación estaría a cargo de Esteban de Faro, miembro del consejo del “vicerrey”. Sin embargo, se carecía de fondos para financiar la empresa. El Consejo proponía reemplazarla por cinco o siete barcos que saldrían del escuadrón español del almirante Fajardo que

<sup>30</sup> AGS, *Estado*, leg. 1426. Desde la embajada en París se advertía, en enero de 1608, de lo que se preparaba y maquinaba contra Pernambuco, el Castillo de Elmina y Guinea.

<sup>31</sup> Ricardo Cerezo Martínez, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, Editorial San Martín, 1989, p. 166.

<sup>32</sup> AGS, *Estado*, leg. 435, f. 180r-v. El Consejo de Estado ve una consulta el 27 de octubre de 1607, sobre una cuenta de la Junta de Hacienda de Portugal, para tratar de limpiar de rebeldes la costa de Elmina y Cabo Verde. Trata la consulta sobre el navío que debería enviar de las armadas del Mar Océano para echar a los enemigos de la costa de estos dos lugares.

<sup>33</sup> AGS, *Estado*, leg. 2024, 97.



se dirigía a Indias en 1608. El Consejo de Indias aceptó, pero sólo pretendía desviar una embarcación a Elmina. La expedición del gobernador Duarte de Lima llegaría finalmente en 1608 con tres barcos.<sup>34</sup> Las limitaciones financieras en la construcción de flotas o armadas afectaban en aquel momento incluso a áreas más prioritarias como América y la Armada de Barlovento.<sup>35</sup>

Las opciones que se plantearon para terminar con el atosigamiento que venían sufriendo por parte de los corsarios de otras potencias fueron varias. Uno de los objetivos del sistema de seguridad era constituir armadas de defensa y de ataque ante las posibles injerencias con el objetivo de mantener a raya al enemigo. Ya hemos visto cómo se llegó a proponer desviar parte de los navíos que componían la armada del mar Océano para que actuasen en la costa africana. Otra propuesta que llegaba del Consejo de Portugal al Consejo de Estado era la de formar una armada ordinaria independiente de la americana, financiada con el dinero del consulado de Lisboa. La armada debía constar de seis bajeles para despejar de corsarios la costa de Guinea y dar escarmiento, aunque de forma habitual bastaba con dejar actuando un par de galeotas para remediar el daño. La proposición se votó en octubre de 1612. Entre los detractores de esa idea surgió la figura del marqués de Villafranca, quien, con un gran sentido común, enumeró las dificultades del proyecto. En primer lugar, el viaje era muy largo: para llegar al cabo de Buena Esperanza se navegarían tres tramos, de los cuales dos eran muy trabajosos, pues había que caer tanto que para volver se debía recobrar la altura necesaria, por lo que se perdía un año y con ello la armada perdería la capacidad de esos bajeles. Además, y sobre todo, Villafranca cuestionaba la eficacia de la expedición tanto por lo mal que se avenían en África castellanos y portugueses como por la colaboración de los africanos con los corsarios, ya que aquéllos se beneficiaban con el comercio que éstos les proponían, por lo que preveía que los protegerían y avisarían en caso de que avistaran bajeles españoles. Ante las dudas, el Consejo de Estado optó por posponer la respuesta,

<sup>34</sup> Vogt, *Portuguese Rule on...*, p. 158-159.

<sup>35</sup> Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 76-83.

por lo que en la práctica el proyecto fue rechazado.<sup>36</sup> Para la empresa se pretendían recaudar 80 000 ducados.<sup>37</sup> Detrás de esta actitud también se escondía la imposibilidad de vigilar una costa tan amplia como la africana y el coste que tendría la operación, sin que se pudiera asegurar su eficacia, justo en momentos en que no faltaban precisamente los frentes políticos que atender y financiar.

Precisamente para acabar con el tráfico de los holandeses en la costa de Guinea, limpiar esas aguas de corsarios y amenazar la construcción de Moree, Felipe III ordenó en julio de 1613 a Luis Fajardo, capitán general de la Armada del Mar Océano, que fuese a ella con una escuadra de diez a once navíos y dos carabelas que se debían aprestar parte en Portugal y parte en Cádiz. En ellas debían viajar 1 600 personas (de los cuales 1 000 debían ser soldados y 600 marineros), además de bastimentos, armas y municiones para cinco meses.<sup>38</sup> Se respondía así a una carta del propio Fajardo fechada el 3 de agosto de 1612 en que se solicitaba una defensa naval hispana para la costa guineana. Finalmente se pudo enviar una escuadra de cuatro galeones menores y una fragata al mando del gobernador Juan de Lara con unas 500 personas.<sup>39</sup>

Algunos proyectos trataron de reaccionar a la ocupación holandesa de Elmina y de otras plazas en la costa occidental africana. Sin embargo, no hubo demasiado tiempo para revertir la situación de forma exitosa. Las necesidades de guerra en Europa y la posterior independencia de Portugal se convirtieron en prioritarias. En un informe realizado entre 1637 y 1640 se admitía que uno de los comercios más ricos que tenía Holanda era el de la costa de Guinea, de donde obtenía mucho oro a cambio de cosas de poca importancia. En ese negocio participaba una compañía holandesa —donde intervenía el mismo Mauricio— que no era de menor ganancia que la de La India. Se era consciente del valor estratégico de la isla de

<sup>36</sup> AGS, *Estado*, leg. 436.

<sup>37</sup> AGS, *Estado*, leg. 436.

<sup>38</sup> *Monumenta Missionaria Africana. Africa Occidental (1611-1621)*, v. VI, corregida e anotada por Padre António Brásio, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1955, p. 145-147, 153-161 y 169-170.

<sup>39</sup> José Antonio Martínez Torres, *Esclavos, imperios, globalización (1555-1778)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010, p. 102-103.



Santa Helena, donde holandeses e ingleses iban a descansar y a tomar agua, llegando allí en embarcaciones sueltas entre abril y junio, después de pasar el cabo de Buena Esperanza.

El proyecto propuesto a la Corona española para hacerse con el dominio de esta costa consistía en aparejar cuatro naves con 1 000 hombres de guerra y mar pagados por un año. Debían salir de Lisboa a principios de octubre en misión secreta diciendo como coartada que iban a proteger a las naves que venían desde las Azores. Después se dirigían a Cabo Verde, en donde los enemigos acudían a la isla de Maio para refrescarse. Si no se encontraban allí con ellos, debían tomar en esas islas lo que necesitasen y costear por Guinea, Elmina y Sao Tomé, haciendo guerra a los navíos enemigos que por ella andaban comerciando. En Elmina se procurarían tomar la factoría y la nave que allí tenían los holandeses para el comercio. Se estimaba que esto era posible porque la flota desbordaba las posibilidades de defensa de esa plaza. Lo mismo debían hacer con las otras factorías que tenían en esos ríos, comunicando a los gobernadores hispanos en aquella costa cualquier desenlace y pidiéndole la ayuda necesaria. Lo capturado debían venderlo a los africanos y a otros blancos que allí habitaban, quemando los navíos que no fuesen buenos o dejándolos a los gobernadores de esas partes para que los guardasen. También se podían quedar con algunos si así lo estimaban, llevando la artillería a sus navíos para mejorarlos y, si era necesario, se los darían o venderían en los puertos que controlaba Felipe IV. Después de andar por la costa de Guinea tenían que pasar a la del Congo y Angola hasta llegar al puerto de Pinda. Allí debían construir una fortaleza de modo que se pudiese defender para que el rey del Congo no admitiese en ese puerto a los holandeses ni tuviese comercio con ellos. Aunque se consideraba al rey del Congo como amigo, éste debía dar cuenta al gobernador de Angola para que le pusiese gente para su defensa y guarda. Si era posible se tomarían las minas de Pemba, que eran del rey del Congo, siempre con el parecer del gobernador de Angola y, después de tomadas, intentarían entenderse con ese rey. Después debían erigir otra factoría en Loango, que era de otro rey amigo, vecino del Congo. Este rey debía permitir su construcción porque deseaba el trato con portugueses y para estorbar a los holandeses en la feria que allí se hacía con gran



provecho y trato. En abril se dirigirían hacia la isla de Santa Helena. Allí debían aguardar por las naves holandesas e inglesas que regresaban sueltas, cargadas de mercancías desde La India para tomarlas o, si no era posible, maltratarlas lo máximo posible para que no pudiesen regresar a su tierra. Una vez hecho esto, debían incorporarse a las naves portuguesas que venían de La India o encontrarlas en Azores, protegiéndolas hasta Lisboa. Si no, debían acompañar a la flota que venía de México. En este derrotero debían tardar un año, tiempo en el cual “habrán hecho grandísimo daño a los enemigos y grandísimos provechos a Su Magestad”. Volverían ricos, cargados de haciendas y de artillería.<sup>40</sup> Nos parece interesante este plan que, tras la pérdida de Elmina, contemplaba la posibilidad de recuperación de la plaza, además de un plan articulado para volver a controlar la costa atlántica africana ligando numerosas áreas geográficas, luchando contra el corso, fundando nuevas plazas y relacionándose con los reyes africanos. Era un plan que vinculaba el dominio africano con otras flotas procedentes de Asia. Sin embargo, la secular dificultad para conseguir financiación, incluso en otras áreas navales prioritarias, malograba la materialización de cualquier iniciativa.<sup>41</sup>

En este período debemos mencionar también el uso de la ruta sudafricana a través del cabo de Buena Esperanza por las flotas españolas de camino hacia Filipinas en las primeras décadas de la centuria.<sup>42</sup> La segunda década del siglo XVII fue realmente activa en la reactivación de la ruta hacia Asia por El Cabo. En 1613 se despacharon seis carabelas con 400 soldados a Juan de Silva, gobernador de Filipinas, con el capitán general Ruy González de Sequeira.<sup>43</sup> En 1614 el rey envió a Filipinas, vía el cabo de Buena Esperanza, una armada con 350 hombres a bordo de seis carabelas a cargo del almirante Fernando Muñoz de Arambures. De ellas, tres embarcaciones fueron maltratadas por temporales y arribaron a Angola y al Brasil,

<sup>40</sup> Archivo de la Real Academia de la Historia (ARAH), 1M-RAH, 9/3758.

<sup>41</sup> David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001, p. 67-75.

<sup>42</sup> Germán Santana Pérez, “Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period”, *International Journal of Maritime History*, 30, 4, 2018, p. 625.

<sup>43</sup> AGI, *Filipinas*, 329, L. 2. 167 v-169r.

donde se quedaron para ser reparadas y proseguir su ruta en enero de 1615.<sup>44</sup> En 1619 envió de nuevo por cabo de Buena Esperanza una armada de socorro a Alonso Fajardo de Tenza, gobernador de Filipinas, comandada por el capitán general Lorenzo de Zuazola.<sup>45</sup>

*La pérdida de la influencia en África: el fin de los sueños de la armada y la aparición de flotas*

Tras la independencia de Portugal, la Corona española perdió interés en África, sobre todo a partir de 1663, cuando consiguió asegurar el abastecimiento de esclavos con el asiento de Grillo y Lomelín, y cuando, a principios de los ochenta, abandonó la idea de acudir a este continente para conseguir esclavos y apostó por su obtención en las Antillas bajo dominio de Francia, Inglaterra y Holanda. A esto contribuyó la propia debilidad de la monarquía de Carlos II en el campo internacional. La llegada de los Borbones impuso una serie de grandes reformas, pero, en lo que se refiere a sus intereses africanos, éstos quedaron hipotecados, primero en manos de la Compañía de Guinea francesa (1702) y, a partir de 1713, con el monopolio entregado a la *South Sea Company*. En esta situación se mantendría hasta 1750. En la segunda mitad de la centuria, y sobre todo a partir de 1765, los intereses hispanos se renovaron gracias a la creciente demanda de esclavos para las colonias españolas en América, particularmente en Cuba, a la necesidad de una base estable en el camino a Filipinas y a que existía una voluntad de competir con otras potencias europeas que llevaban largo tiempo obteniendo beneficios en la zona.

Es en este contexto que surgen proyectos, algunos llevados parcialmente a la práctica, para establecer flotas que asegurasen los intereses españoles en esta costa, que minasen los de sus enemigos o incluso que apoyasen el establecimiento de plazas fijas en este continente. En este sentido, el primer intento de ocupación de Guinea Ecuatorial

<sup>44</sup> AGI, *Filipinas*, 329, L. 2, 180r-181v.

<sup>45</sup> AGI, *Filipinas*, 329, L. 2, 284r-287r, 329r-332v.

y los proyectos de fijar plazas en otras zonas de la costa atlántica africana estuvieron apoyados por pequeñas flotas.

El proyecto de Daniel O’Leary en el contexto de la Guerra de Jenkins y de Sucesión a la Corona Austriaca tenía este objetivo. Planeado y ejecutado en parte entre 1740 y 1741, pretendía sabotear los intereses británicos en la costa occidental africana. Implicó a los puertos vascos y gallegos de San Sebastián, El Ferrol y La Coruña y contó con tres buques armados. Era un proyecto bien planificado y que podría haber ocasionado un considerable daño al enemigo. Sin embargo, las urgencias para atender a otros frentes principales para los intereses de la monarquía (como el americano), deshicieron la posibilidad.<sup>46</sup>

Las que sí se llevaron a la práctica fueron las flotas destinadas a la primera ocupación de Guinea Ecuatorial en 1778-1781. Los tres barcos —*Soledad*, *Santa Catalina* y *Santiago*—, al mando del conde de Argelejo salieron desde Montevideo, pero pronto se les dio ayuda con el navío *Santiago*, que partió desde Tenerife. Actuaron en las islas de Príncipe, Sao Tomé, Annobón y Fernando Poo, describiendo también gran parte de la costa del golfo de Guinea. Las numerosas muertes por enfermedades entre sus tripulantes malograron la empresa,<sup>47</sup> y finalmente los españoles tuvieron que salir de Guinea Ecuatorial.<sup>48</sup>

Este fracaso no anuló la demanda de buscar una base segura en África y se formularon otros proyectos para instalarse en la costa del África occidental como en Senegal, las islas Bissagos o la Costa de Oro. Estas propuestas iban acompañadas de informes y estudios que contemplaban el envío de flotas armadas que asegurasen la proyectada colonia. Uno de ellos es el del señor Eyries, que ofrecía la posibilidad de establecer una factoría en Costa de Oro en 1782. Para ello era necesaria una fragata de 30 a 36 cañones y una corbeta de catorce en la que se cargarían todos los pertrechos útiles y 100 000 pesos de víveres, frutos y efectos.<sup>49</sup> Otro proyecto, presentado también en 1782 por el mismo señor Eyries, enfocaba la presencia española en las islas Bissagos. Para la empresa se necesitaba un buque

<sup>46</sup> AGS, *Marina*, leg. 398-2/337-490.

<sup>47</sup> AGS, *Estado*, leg. 7411.

<sup>48</sup> Castro y Calle, *Origen de la colonización...*

<sup>49</sup> Biblioteca del Palacio Real, II/2855, f. 117r-121r. Otro documento sobre el mismo asunto, donde aparece el nombre del francés en AGI, *Indiferente General*, 1565.

armado de 20 a 24 cañones, para lo cual se debían llevar desde Europa carpinteros, albañiles y otros obreros. El establecimiento, en fin, debía proveer de 8000 a 9000 esclavos, diez millares de cera, diez millares de marfil, todo el arroz que se quería, palo de tinte y goma copala.<sup>50</sup> A principios de los ochenta se volvía a plantear la necesidad de establecerse en alguna de las islas Bissagos, particularmente en Boulam, y para ello se contaba con la ayuda de una pequeña marina, compuesta de dos o tres embarcaciones de 30 a 40 toneladas y de cuatro chalupas de a cinco para recorrer continuamente el archipiélago de las Bissagos y la vecina costa continental.<sup>51</sup>

### *Conclusión*

La costa atlántica africana tuvo gran importancia estratégica en el mantenimiento de las comunicaciones del océano Atlántico y en su paso al Índico, a la vez que era fuente primera en el gran negocio de abastecimiento de esclavos. Los españoles estuvieron siempre interesados en estar presentes en los negocios de esta región. Sin embargo, los tratados internacionales de finales del siglo XV y el descubrimiento de América hicieron girar sus prioridades ultramarinas en otros ámbitos geográficos. Aun así, a la par del mantenimiento de su presencia en esta costa, a la Corona española se le presentaron sucesivos planes para conservar la seguridad atlántica en África.

El período de mayor intensidad para constituir armadas fue el de la Unión Ibérica, puesto que con ella a la Corona española se le abrían las puertas de África. Además, la preocupación por la seguridad de esta zona fue en aumento debido al avance de las posiciones de las potencias del norte de Europa. Por ello, los proyectos y algunas de sus ejecuciones parciales tomaron lugar en estos años.

A partir de la década de los ochenta del siglo XVII, la posibilidad de recuperar los territorios perdidos ya se había desvanecido. Lo mismo ocurrió con la preocupación por acudir a esta costa para obtener esclavos, puesto que éstos se compraban directamente en

<sup>50</sup> AGI, *Indiferente General*, 1565 y MP\_EUROPA\_AFRICA, 29.

<sup>51</sup> Biblioteca del Palacio Real, II/2870, f. 174r-177bis r. La isla de Boulam, en teoría, estaba deshabitada.

las Antillas. Se cerró así cualquier proyecto en el siglo XVIII de formar una armada y se sustituyó, en coyunturas bélicas concretas, por proyectos para enviar pequeñas flotas. El camino hacia Filipinas y el establecimiento de nuevas plazas en Guinea Ecuatorial, además de los proyectos para hacer lo mismo en otros lugares del África Occidental en la segunda mitad del siglo XVIII, concretaron nuevos proyectos en este sentido.

La necesidad de atender otros frentes más prioritarios como Europa o América hizo que se malograra la mayor parte de estos proyectos que iban desde planes más o menos descabellados hasta diseños muy bien perfilados que intentaban de manera seria aumentar la seguridad de la costa atlántica africana.

#### BIBLIOGRAFÍA

- AMARAL, Ilídio do, *O consulado de Paulo Dias de Novais. Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII*, Lisboa, Ministério da Ciência e da Tecnologia, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2000.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo, “La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas”, *La España Medieval*, 2002, n. 25, p. 403-423.
- BOLEKIA BOLEKÁ, Justo, *Aproximación a la historia de Guinea Ecuatorial*, Salamanca, Amarú Ediciones, 2003.
- BIRMINGHAM, David, *Trade and Conflict in Angola. The Mbundu and their Neighbours under the Influence of the Portuguese 1473-1790*, Oxford, Clarendon Press, 1966.
- CANALES TORRES, Carlos y Miguel de Rey Vicente, *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo XVI*, Madrid, Edaf, 2010.
- CASTRO ANTOLÍN, Mariano L. y Donato Ndongo, *España en Guinea. Construcción del desencuentro: 1778-1968*, Toledo, Sequitur, 1998.
- CASTRO ANTOLÍN, Mariano L. y María Luisa de la Calle, *Origen de la colonización española en Guinea Ecuatorial (1777-1860)*, Salamanca, Universidad de Valladolid/Caja Salamanca y Soria, 1992.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, San Martín, 1989.



- DONOSO ANES, Rafael, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.
- GARCÍA CANTÚS, María Dolores, *Fernando Poo: una aventura colonial española. I. Las islas en litigio: entre la esclavitud y el abolicionismo, 1777-1846*, Barcelona, Ceiba Ediciones/Centros Culturales Españoles de Guinea Ecuatorial, 2006.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os descobrimentos e a economia mundial*, v. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001.
- KLEIN, Herbert S., *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, Alianza, 1986.
- MARTÍNEZ Torres, José Antonio, *Esclavos, imperios, globalización (1555-1778)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010.
- MIRA CABALLOS, Esteban, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.
- MIRALLES DE IMPERIAL, Claudio, *Angola en tiempos de Felipe II y de Felipe III. Los memoriales de Diego de Herrera y de Jerónimo Castaño*, Madrid, Instituto de Estudios Africanos, 1951.
- Monumenta Missionaria Africana. Africa Occidental (1570-1599)*, v. III, corregida e anotada por Padre António Brásio, Lisboa, Agencia Geral do Ultramar, Lisboa, 1953.
- MOTA, Avelino Teixeira da, “Viagens espanholhas das Canarias à Guiné no século XVI. Segundo documentos dos arquivos portugueses”, *III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)*, Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1980, t. II, p. 219-249.
- PALMER, Colin, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Chicago, University of Illinois Press, 1981.
- PARREIRA, Adriano A. T., *The Kingdom of Angola and Iberian Interference 1483-1643*, Uppsala, Graphic Systems, 1985.
- PEREIRA, Daniel A., *Cabo Verde. Apontamentos históricos sobre a ilha do Fogo*. Praia, Alfa-Comunicações, s/a.
- PÉREZ-EMBED, Florentino, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1948.
- PÉREZ GARCÍA, Rafael M., Manuel Fernández de Chaves y José Luis Belmonte Postigo (coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados*



- de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2018.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- RUFO YSERN, Paulina, “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, v. III, Porto, Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 59-79.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio, *España en el África Atlántica*, t. I, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996.
- , *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos XV y XVI*, Madrid, Caja de Ahorros de Cádiz, 1976.
- SANTANA PÉREZ, Germán, “La Casa de Contratación como medio de control de los tratos entre África y América durante el siglo XVI”, *Cuadernos Americanos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, n. 136, v. 2, abril-junio de 2011, p. 145-161.
- , “Acción española y plazas atlánticas portuguesas en África tras la independencia portuguesa: lealtad, ruptura o interés”, *Estudios Ibero-Americanos*, Porto Alegre, 43, 1, 2017, p. 159-171.
- , “Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period”, *International Journal of Maritime History*, 30, 4, 2018, p. 621-633.
- SCELLE, Georges, *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traites d'assiento*, París, Librairie de la Société du Recueil J. B. Sirey&Journal du Palais, 1906.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1973.
- VIGNOLS, León, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio francoespañol desde 1700 hasta 1730 con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos*, Madrid, 1929.
- VOGT, John, *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*, Athens, The University of Georgia Press, 1979.