

Fecha de recepción: septiembre de 2019 Fecha de aceptación: diciembre de 2020

Link para este artículo: <https://doi.org/10.14198/RHM2020.38.11>

Puede citar este artículo como:

ORTEGA-DEL-CERRO, Pablo, «Retos de la monarquía española en contexto global: la expedición a Guinea (1777-1779)», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, n.º 38 (2020), pp. 360-396, DOI: 10.14198/RHM2020.38.11.

RETOS DE LA MONARQUÍA ESPAÑOLA EN CONTEXTO GLOBAL: LA EXPEDICIÓN A GUINEA (1777-1779)¹

CHALLENGES OF THE SPANISH MONARCHY IN GLOBAL CONTEXT: THE EXPEDITION TO GUINEA (1777-1779)

PABLO ORTEGA-DEL-CERRO

Instituto de Historia, CCHS, CSIC

pablo_odc@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4011-7225>

Resumen

A través de los Tratados de San Ildefonso (1777) y El Pardo (1778), la Corona portuguesa cedía a España dos islas en el golfo de Guinea –Annobón y Fernando Poo– y permitía el comercio con la costa africana. Entre 1778 y 1779 se llevó a cabo la primera expedición a esta zona, aunque la presencia española solo perduró hasta 1782. A pesar de las múltiples perspectivas que pueden ser utilizadas para el estudio de este episodio, el presente trabajo pretende abordarlo a través de un enfoque global. Queremos discernir y calibrar los retos que la monarquía española tuvo en un periodo en el que el mundo estaba cada vez más interconectado y emergía una fuerte interdependencia entre regiones y continentes. Analizando la documentación relativa a la preparación y los primeros pasos de la expedición para la toma de Fernando Poo y Annobón, se puede comprobar cómo la Corona española consideraba operativa, estratégica y simbólicamente a estas posibles colonias como un problema de alcance global; Guinea se

-
1. Este trabajo se enmarca en el Programa de Formación Postdoctoral Fundación Séneca-Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia, 20703/PD/18 y el Programa de Ayudas Postdoctorales Juan de la Cierva-Formación, FJC2018-036852-I, Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.

convirtió en un punto de fuga en el que se sintetizaban gran parte de los problemas y necesidades de la Monarquía Hispánica en el contexto global de la década de 1770.

Palabras clave: Guinea; Fernando Poo; monarquía española; globalización; siglo XVIII

Abstract

Due to the Treaties of San Ildefonso (1777) and El Pardo (1778), the Portuguese crown transferred to the Spanish king two islands in the Gulf of Guinea – Annobón and Fernando Poo – and allowed Spanish trade with the African coast. Between 1778 and 1779 the first expedition to this area was carried out, although the Spanish presence only lasted until 1782. Despite the multiple perspectives that can be used for the study of this episode, this paper seeks to study it through a global approach. The article tries to discern and calibrate the challenges that the Spanish monarchy had in an increasingly global period, i.e., a more interconnected and interdependent world. By analysing the documentation related to the preparation and first steps of the expedition, it is possible to observe how the Spanish Crown reflected operatively, strategically and symbolically on these possible colonies as a problem of global reach. Or in other words, this mission can be examined as a vanishing point in which problems and needs of the Hispanic monarchy in the world of the 1770s were synthesised.

Keywords: Guinea; Fernando Poo; Spanish monarchy; globalization; 18th century

Introducción

Si bien es cierto que desde los siglos XV y XVI el mundo comienza un imparable proceso de interconexión, en la segunda mitad del XVIII este hecho se acelera cuantitativa y cualitativamente². El número de lazos y redes que rodeaban el globo creció exponencialmente y el carácter cualitativo de dichos nexos se agudizó ampliamente, conformando de este modo una verdadera interdependencia a nivel planetario. J.R. McNeill y W.H. McNeill llegan a afirmar que «en los tres siglos y medio que siguieron a 1450 las distintas redes del mundo se fusionaron» y, a partir de 1750, esta misma red «se hizo mucho más tupida y rápida»³. Buena muestra de ello es la competencia económica, militar, política, cultural y científica que hubo entre las principales

2. BAYLY, 2010.

3. MCNEILL y MCNEILL, 2010: 236, 210.

monarquías europeas durante estos siglos. Aunque a partir del quinientos, y especialmente desde el seiscientos, los escenarios de rivalidad se ampliaron, fue en el setecientos cuando esa competencia llegó a un estadio desconocido hasta el momento –ampliación del conocimiento sobre el mundo en aspectos naturales y humanos, multiplicación de rutas comerciales e intensificación del tráfico, consolidación de nuevos mercados, transformaciones en las pautas de producción y patrones de consumo, control de pasos, costas y regiones cada vez más amplias, fomento de ingentes fuerzas armadas extendidas por varios continentes–. De hecho, se puede afirmar que Europa dejó de ser el escenario necesariamente principal de la competencia entre Coronas⁴, y solo con ver los principales conflictos de la segunda mitad del setecientos queda claro este hecho.

Tal y como aseveran Osterhammel y Peterson, en torno a 1750 todas estas interacciones e interconexiones «had grown into a stable multilateral interdependency»⁵. Se trata, sin duda, de un periodo histórico en el que se puede hablar de un verdadero contexto global, entendiendo este término como una realidad basada en la interdependencia cada vez más acusada de regiones, monarquías, rutas y redes de diferente tipo⁶. La monarquía española estuvo en el corazón de este problema; su imperio no solo se extendía alrededor del globo, sino que se entrelazaba con la mayor parte de las redes económicas, culturales, políticas y científicas de alcance mundial. Hacia la década de 1790, veinte millones de kilómetros cuadrados estaban bajo soberanía de la Corona española, repartidos entre el mar Mediterráneo, el Atlántico y el Pacífico. Póngase como ejemplo ilustrativo de este extensísimo alcance geográfico los principales apostaderos de la Real Armada durante este siglo –Cádiz, Ferrol y Cartagena en la Península, Manila en Asia y La Habana, Cartagena de Indias, Montevideo, Valparaíso, El Callao, Guayaquil y San Blas de California en América–. Prácticamente todos los territorios de este

4. Se trata de un debate extenso e interesante en el que algunos autores, como Jeremy Black, afirman que la guerra en el siglo XVIII ya no puede entenderse meramente como conflictos entre Estados, o mejor dicho, entre monarquías. La interdependencia global había alcanzado tal grado que los enfrentamientos, y la competencia en general, abarcaban parámetros nuevos, BLACK, 2012.

5. OSTERHAMMEL y PETERSON, 2003: 26.

6. HAUSBERGER, 2018. STROBEL, 2015. PARKER, 2012. GRUZINSKI, 2005.

vasto imperio chocaban directa o indirectamente con los intereses de otras monarquías –ingleses, franceses, portugueses, holandeses, daneses y rusos, principalmente–, lo cual evidencia la creciente rivalidad e interdependencia global. La actitud de la Corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII estuvo lejos de ser pasiva; al contrario, su decidida política de defensa y prestigio, especialmente durante el reinado de Carlos III, permite observar la centralidad de España en este escenario⁷.

Esta creciente interconexión global no solo generó un aumento de lazos y redes entre varias y distantes regiones del mundo; estos vínculos tenían consecuencias no siempre previstas y se tradujeron en una evidente dependencia recíproca entre diversos nodos. Durante la segunda mitad del setecientos, cualquier acontecimiento que pudiera ocurrir en un punto del Pacífico –pongamos como ejemplo Cantón o Malaca, que no eran parte del imperio español– podía influir sobremanera en regiones tan distantes como la Capitanía General de Chile, las Antillas, Nueva Granada y, por supuesto, el continente europeo. Todo ello implicó una serie de problemas y necesidades que, aunque no eran totalmente nuevas para el imperio español, conformaron nuevos retos –diseño de políticas, estrategias diplomáticas, tácticas ofensivas y defensivas, formas de vigilancia y espionaje, canales de comunicación, medios de información–. Muchas de las reformas que introdujeron los Borbones a lo largo del setecientos en materia fiscal, diplomática, militar, naval, correos y administración territorial en ultramar son expresión de este hecho.

El objetivo de este trabajo es abordar este problema desde el análisis concreto de la infructuosa toma de las islas de Fernando Poo y Annobón (1777-1778), en el golfo de Guinea. Lo cierto es que este episodio ha sido estudiado por la historiografía desde múltiples perspectivas⁸, pero en este caso proponemos la aplicación de un enfoque global⁹. Eso significa que el propósito del artículo será examinar el planteamiento, la ejecución y la

7. RIVERA GARCÍA, 22 (2009): 11-26. HERNÁNDEZ FRANCO, 1992.

8. ALADRÉN, 77/270 (2017): 585-615. CRESPI, 4 (2010): 1-34. CERVERA PERY, 100 (2008): 123-132. GARCÍA CANTÚS, 2004. GONZÁLEZ FANJUL, 31(2001): 71-84. CASTRO ANTOLÍN y CALLE MUÑOZ, 1992. CASTRO ANTOLÍN y NDONGO-BIDYOGO, 1998. VILAR RAMÍREZ, 3-4 (1969-1970): 265-306. Para el XIX véase ÁLVAREZ CHILLIDA y NERÍN, 109 (2018): 12-32 y SALAFRANCA ORTEGA, 2001.

9. FERNÁNDEZ ARMESTO, 2 (2002): 27-46.

gestión de la expedición como un hecho fuertemente condicionado por el aumento de las conexiones y la creciente interdependencia mundial. En definitiva, observar los retos de la monarquía española en el contexto global de la segunda mitad del setecientos, tomando como punto de fuga la expedición al golfo de Guinea. Para abordar este acontecimiento, y sobre todo para esgrimir el enfoque propuesto, se ha recurrido a un amplio cruce de fuentes y bibliografía. No obstante, la documentación central de este trabajo es la información inédita que se encuentra en el Archivo del Museo Naval, órgano que recogió los fondos del antiguo Depósito Hidrográfico, y especialmente el testimonio de José Varela Ulloa, uno de los oficiales que estuvo al mando de la expedición.

Nuestra premisa, por tanto, es que no es posible comprender en toda su complejidad esta expedición y proyecto si no observamos los profundos procesos de interconexión, interdependencia y competencia a escala mundial. Queremos demostrar que los intereses españoles trascendían de la mera aneación de un territorio, y que las ventajas del comercio de esclavos eran solo la punta del iceberg de este proyecto. Por tanto, la hipótesis del trabajo es que la creciente interdependencia mundial, en sus múltiples manifestaciones, condicionó las expectativas y ejecución de este acuerdo, al menos por cuatro razones: primero, los intereses comerciales y la ampliación de mercados en la costa africana; segundo, la extensión de rutas comerciales y consolidación de la presencia española en nuevos espacios; tercero, los intereses geoestratégicos y el contexto prebélico entre Inglaterra, Francia y España; y por último, el prestigio internacional.

La monarquía española en el contexto global de 1770

Ya desde comienzos del siglo XVIII la Monarquía Hispánica tuvo que enfrentarse a un profundo cambio de rol en el mundo; debió responder a nuevos retos y mirar a un horizonte que se advertía diferente. Si bien es cierto que la proyección extraeuropea de la Corona española es incuestionable desde el siglo XVI, la situación cambió tras la Guerra de Sucesión y el Tratado de Utrecht¹⁰. La firma de este pacto era consecuencia de una realidad internacional cada vez

10. BERNARDO ARES, 2005: 665-684. ALBAREDA I SALVADÓ, 2010. CRESPO SOLANA, 72/1 (2015): 15-21.

más global y, de hecho, este carácter se acentuó tras 1713 debido al alcance de los acuerdos y las consecuencias que estos tuvieron sobre la proyección y orientación de los imperios. Ya no se miraba única o principalmente a los intereses de las monarquías en el continente europeo, sino que el eje fue desplazándose progresivamente al amplio espacio dominado por los europeos en el Atlántico, Pacífico e Índico. Mientras que en Europa dominó desde entonces la idea de «equilibrio de poderes», el ámbito colonial quedó abierto a una competencia y rivalidad en términos comerciales y militares que alcanzaron cotas nunca vistas hasta ese momento. Felipe V y sus principales ministros, conscientes de este hecho, llevaron a cabo una reorientación de la monarquía que pretendía asegurar y afianzar su posición como potencia colonial de alcance global¹¹. La política emprendida sobre los territorios del imperio es clarificadora: las reformas de los virreinos y la estructura administrativa debían ir parejas a una nueva relación con la metrópoli, mucho más fluida y de carácter expansivo, especialmente en el comercio. La política naval, a través de la erección de la Real Armada como instrumento de esta nueva política de alcance global, fue esencial¹².

Los conflictos bélicos en los que interviene la monarquía española, especialmente a partir de 1725, demuestran este movimiento. Los acuerdos con Francia (1733, 1743) y con otras potencias marítimas, como por ejemplo Dinamarca (1742), así como la Guerra Anglo-española (1727-1729) y la Guerra del Asiento (1739-1748), son buen reflejo de ello. Destaca especialmente este último conflicto, pues en él se pusieron las bases de una nueva forma de rivalidad en espacios transoceánicos. Lejos de los conflictos puntuales y parciales en puertos y rutas que caracterizaron el seiscientos, la Guerra del Asiento exigió una nueva forma de pensar y plantear la guerra y la competencia. Hacia 1750 era más que evidente que no solo se habían

11. KUETHE y ANDRIEN, 2014.

12. CRESPO SOLANA, 39/2 (2017): 75-114; 12 (2004): 11-24; 6-7 (1994-1995): 35-50. MARCHENA FERNÁNDEZ, 2011: 49-90. GUIRAO DE VIERNA, 18 (1987): 73-87. En perspectiva comparada, se puede comprobar cómo las marinas de guerra fueron un instrumento esencial en el diseño de políticas coloniales y la ejecución de empresas más allá de fines bélicos. En el caso inglés, el establecimiento de las factorías en Guinea, aunque fueran ocupadas por comerciantes, fue esencial el papel de la Royal Navy y de sus oficiales, NEWTON, 41/2 (2013): 171-193.

ampliado los escenarios claves y de rivalidad, sino que el orden europeo ya no se podía desligar del orden mundial y colonial, que era cada vez más global¹³. Ilustrativas son las palabras del duque de Choiseul, a la sazón secretario de Estado francés entre 1758 y 1770, a lo que sumó las competencias de Marina entre 1761 y 1766, cuando dijo «en el actual estado de Europa, las colonias, el comercio y, consecuentemente, el poder naval son lo que determinan las fuerzas en el continente»¹⁴.

Cabe preguntarse si esta realidad implicó nuevos retos para las monarquías. Sin hablar en términos de continuidad o ruptura, es obvio que la situación a mitad del setecientos es incomprensible sin la multitud de procesos y fenómenos que arrancaron en los siglos y décadas precedentes, pero también es necesario reconocer que en torno a 1750 había adquirido nuevas dimensiones y parámetros. La carrera comercial es, quizá, uno de los aspectos más sobresalientes al respecto¹⁵. El volumen de intercambios no paró de crecer a lo largo del siglo, y a ello cabe sumar la renovación de los instrumentos de pago, la extensión de las redes internacionales de crédito y seguros, así como los nuevos métodos de contabilidad. Las compañías privilegiadas de comercio experimentaron una nueva etapa, pues además de la renovación y potenciación de las ya existentes, se crearon otras nuevas que dan expresión del creciente contexto global –la británica Compañía del Mar del Sur (1711), la francesa Compañía del Misisipi (1717), la alemana de Emden (1752), la holandesa de Ostende (1717), la sueca de Indias Orientales (1713), las portuguesas de Grão-Pará e Maranhão (1755) y Pernambuco (1755) o las españolas de Caracas, La Habana o de Barcelona–. Esta ampliación de los mercados exigía conocer y controlar amplias zonas del mundo, y por lo tanto fue obligado intensificar los vínculos y el conocimiento a través de expediciones de carácter científico, geográfico, económico, político y religioso¹⁶. No hay duda de que las expediciones del setecientos, además de recopilar información descriptiva sobre rutas, derroteros, recursos y mercados, eran auténticas campañas de inspección, vigilancia y control¹⁷.

13. CEPEDA GÓMEZ, 2005: 447-482.

14. PARKER, 1996: 119.

15. ZWART y ZANDEN, 2018.

16. MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2008: 155-171.

17. CARRASCO GONZÁLEZ, GULLÓN ABAO y MORGADO GARCÍA, 2016.

Todo ello derivó en una definitiva extensión de los escenarios de conflicto y, sobre todo, en una auténtica interdependencia global. El momento culminante fue la Guerra de los Siete Años, conflicto que ha sido denominado por algunos autores como la primera guerra de alcance global¹⁸. Sea adecuado o no este calificativo, es cierto que los escenarios bélicos no solo se repartieron por todo el Atlántico –costa americana y africana–, el Pacífico –tanto en las costas americanas como en Asia– e India, sino que estuvieron estrechamente interconectados y demostraron la efectiva interdependencia. La Guerra de los Siete Años marcó un fuerte precedente para todas las monarquías que intervinieron. Además de Inglaterra y Francia, que fueron los actores principales del conflicto, España y Portugal tuvieron que reaccionar ante los acuerdos de paz y ante esta nueva realidad global. En el caso español, la toma de La Habana y Manila por los ingleses (1762) fue un durísimo golpe estratégico, económico y simbólico que desembocó en una enérgica reacción de la monarquía¹⁹. Se pasó a una postura verdaderamente proactiva en cuestiones militares y estratégicas, y se comenzaron a desarrollar medidas de liberalización del comercio para hacer frente a la creciente competencia. Una de las principales consecuencias de esta nueva actitud fue la guerra hispano-portuguesa entre 1776 y 1777, aunque tuvo un precedente entre 1761 y 1763. El objetivo era la conquista de la colonia de Sacramento, un enclave luso en la desembocadura del Río de la Plata que constituía una provocación y un peligro para la soberanía española en esta región. Esta fue una de las campañas más importantes que desplegó la monarquía española a lo largo del siglo, tanto por los efectivos movilizados –en el mar se dispusieron seis navíos de guerra, seis fragatas, otras diez embarcaciones de apoyo y noventa y seis de transporte; en tierra, cuatro brigadas con doce batallones y cuatro escuadrones– como por el carácter claramente ofensivo.

El conflicto acaba con la firma de los Tratados de San Ildefonso (1777) y El Pardo (1778), suscritos por el conde de Floridablanca, en nombre de Carlos III, y Francisco Inocencio de Souza Coutinho, en nombre de la reina María I. El cuerpo del acuerdo versaba esencialmente sobre los límites entre ambas monarquías en América del Sur, pero se introducen unas cláusulas

18. BAUGH, 2011. DANLEY y SPEELMAN, 2012.

19. LUENGO GUTIÉRREZ, 25 (2017): 123-141.

—en forma de anexos reservados en 1777 y ya como articulado público en 1778— por las que la reina portuguesa cedía al rey español unas islas en África²⁰. Visto por muchos como algo anecdótico y totalmente secundario, no se trataba de un acuerdo casual ni baladí. En 1777 se establece que «Su Majestad Fidelísima (...) cede a la corona de España la isla de Annobón en la costa de África, con todos los derechos, posesión y acciones que tiene la misma isla»²¹. Igualmente, la monarca portuguesa trasfiere «todo el derecho y acción que tiene o pueda tener a la isla de Fernando del Pó en el golfo de Guinea, para que los vasallos de la corona de España se puedan establecer en ella y negociar en los puertos y costas opuestas a la dicha isla, como son los puertos del río Gabaon, de los Camarones, de Santo Domingo, Cabo Feroso y otros de aquel distrito»²².

Junto a la cesión de Annobón, Fernando Poo y los derechos de comercio sobre la costa guineana, se concluye que «todas las embarcaciones españolas, sean de guerra o del comercio de dicha nación, que hicieren escala por dichas islas del Príncipe y de Santo Tomé, (...) para refrescar sus tripulaciones o proveerse de víveres u otros efectos necesarios, serán recibidas y tratadas en las dichas islas como la nación más favorecida». El acuerdo alcanzado en esta materia es bastante innovador con respecto a las directrices clásicas de la política exterior española. Aunque el norte de África fue un objeto de atención desde el siglo XV, hubo bastante indiferencia respecto al resto del continente. Desde comienzos del reinado de Carlos III, e intermitentemente desde mitad del siglo XVII, el tema africano comenzó a aparecer con frecuencia y se plantearon algunos proyectos de nulo resultado²³. Un año más tarde, con la ratificación de estos puntos en el Tratado de El Pardo, parecen aflorar con mayor claridad las intenciones españolas. En este texto, antes de ratificar las cesiones señaladas en 1777, se argumenta que:

«deseando Sus Majestades Católica y Fidelísima promover las ventajas del comercio de sus respectivos súbditos, las cuales pueden verificarse en el que

20. GARCÍA CANTÚS, 2004. CASTRO ANTOLÍN y CALLE MUÑOZ, 1992. CASTRO ANTOLÍN y NDONGO-BIDYOGO, 1998.

21. Archivo Histórico Nacional (AHN), *Estado*, 3366, exp. 43. Véase también Archivo General de Simancas (AGS), *Estado*, leg. 7411.

22. *Ibidem*.

23. SANTANA PÉREZ, 53/4 (2018): 207-222. MARTÍNEZ CARRERAS, 1990: 915-921.

recíprocamente hicieren de compra y venta de negros, sin ligarse a contratas y asientos perjudiciales, como los que en otro tiempo se hicieron con las compañías portuguesa, francesa e inglesa, las cuales fue preciso cortar o anular, se ha convenido...»²⁴.

Con la firma de El Pardo en 1778 queda patente que el interés principal de la Corona española era asentarse en el golfo de Guinea para intentar solventar un problema que llevaba arrastrando desde mucho tiempo atrás: el comercio y suministro de esclavos²⁵. El archipiélago formado por Annobón y Fernando Poo, en manos españolas, y El Príncipe y Santo Tomé, conformarían una especie de base ibérica que actuaría como factoría de esclavos que tendría conexión directa con la Península y con los territorios del imperio²⁶. Además, españoles y portugueses serían los principales actores en una amplia franja de la costa africana que iría desde la desembocadura del río Níger hasta el río Gabón, un espacio lo suficientemente grande como para sacar provecho comercial y proveerse de un número suficiente de esclavos sin tener que pagar los sobrecostes de un asiento o intermediación²⁷. En definitiva, tal y como señalan Castro y Calle, «el Imperio español iba a tener su apéndice africano, que se suponía importante para mantener en pie al viejo edificio colonial americano. Pero aún hay más, pues las pequeñas islas recién obtenidas podrían convertirse en el elemento que diera mayor cohesión al disperso imperio español»²⁸.

Planteamiento y expectativas en el golfo de Guinea

El Tratado de El Pardo se firma el 11 de marzo de 1778 y la expedición para la toma de Fernando Poo y Annobón salió de Montevideo el 17 de abril de ese mismo año. Este lapso de tiempo tan corto evidencia que la maquinaria

24. AHN, *Estado*, 3373, exp. 5. Además, se incluye «Artículo XV. Además de los auxilios que recíprocamente se habrán de dar las dos naciones española y portuguesa en dichas islas de Annobón y Fernando del Po y en las de Santo Tomé y del Príncipe, se han convenido Sus Majestades Católica y Fidelísima en que en las mismas pueda haber entre los súbditos de ambos Soberanos un tráfico y comercio franco y libre de negros».

25. CRESPI, 4 (2010): 1-34.

26. SANTANA PÉREZ, 53/4 (2018a): 634-648; 142/4 (2018b): 113-135.

27. ALADRÉN, 77/270 (2017): 585-615.

28. CASTRO ANTOLÍN y CALLE MUÑOZ, 1992: 21.

monárquica ya se había puesto en marcha mucho antes y demuestra el extremo interés que tuvo la Corona sobre este asunto. Desde la inclusión de los anexos reservados en el Tratado de San Ildefonso, la Secretaría de Guerra, por un lado, y la de Marina, por otro, comenzaron los preparativos con el mayor sigilo²⁹. La historia de la expedición militar es bastante conocida y ha sido descrita por multitud de trabajos, por lo que no nos ocuparemos en demasía en este asunto³⁰. Solo anotar que la dirección de la campaña fue detentada por Felipe de los Santos, brigadier graduado de Infantería y conde de Argelejos, y en segundo lugar por el teniente coronel de Artillería Joaquín Primo de Rivera. Ambos estaban en Montevideo y eran parte de las tropas movilizadas en la guerra hispano-portuguesa de 1776. Las fuerzas navales de la expedición a Guinea estarían comandadas por el capitán de fragata José Varela Ulloa, quien estuvo encargado de las fragatas *Santa Catalina* y *Soledad*, a las que se sumaría el paquebote *Santiago*. Si bien es cierto que los oficiales de tierra tenían, aparentemente, un protagonismo mayor, la relación con la oficialidad naval fue en algunos momentos compleja y tensa. Las fuerzas navales no solo se encargaban del transporte y el apoyo táctico a las fuerzas de tierra, sino que actuaban como un cuerpo de inteligencia, vigilancia y generación de información³¹.

Según las instrucciones dadas a la oficialidad naval, la misión de Guinea se veía como una encrucijada de intereses, necesidades y expectativas de tipo político, estratégico y económico. En las primeras indicaciones que se dieron a José Varela desde la Secretaría de Marina se hacía una breve y vaga descripción de las islas –información proporcionada, posiblemente, por la Corte de Lisboa o por fuentes secundarias–:

«Al sur de los islotes Ambozes o de los Zambos está la isla de Fernando Poo, (...). Esta isla es muy alta y cuando el tiempo es claro se ve desde 25 leguas

29. AGS, *Secretaría de Marina*, leg. 418.

30. FERNÁNDEZ DURO, 1901. CENCILLO DE PINEDA, 1948. CERVERA PERY, 100 (2008): 123-132. GONZÁLEZ FANJUL, 31 (2001): 71-84.

31. La movilización de fuerzas navales no solo se circunscribió a estos tres navíos. En los años posteriores se mandaron otras embarcaciones, como la sumaca *Nuestra Señora de la Concepción*, cuyos oficiales también dejaron constancia de los problemas de la expedición. Véase como ejemplo el teniente de fragata Guillermo Carbonel, véase DIE MACULET y ALBEROLA ROMÁ, 28 (2010): 46-47.

a la mar. Está en la boca de la ensenada, tiene muchas cañas de azúcar y de ella a tierra firme habrá 5 leguas. El navío que fuere a suplir allí en la sonda de 15 brazas estará media legua a tierra. La punta del sur está en 2.º 36' y la punta de noroeste está en 3.º 15'. No conviene llegarse mucho de esta isla porque no tiene anclaje donde amarrarse. Isla de Annobón. Está distante 38 leguas al suroeste del islote de Rolay (...) tiene un fondeadero al noreste en una playa que hace como una ensenada en que hay 7, 10, 13 y 16 brazas de agua, fondo de arena blanca, se reconoce esta isla por una piedra redonda distante; (...) tiene un monte alto poblado de frutas de espinos y no lejos de este monte hay una laguna de agua dulce»³².

Es llamativo el desconocimiento prácticamente total del que se partía, lo que demuestra que no solo era necesario hacer efectiva la cesión y la toma de las mencionadas islas, sino que había que conocer todo sobre ellas –geografía, corrientes, derroteros, recursos, población–. Desde el comienzo de la expedición ya se pudo dilucidar el alcance global del proyecto, pues en la mente de los principales responsables no solo estaba la idea de la anexión de las islas y las facilidades para el comercio de esclavos, sino la ampliación de las rutas comerciales, el aumento de las transacciones y el incremento de los mercados potenciales. Y este hecho queda claro en uno de los puntos de la instrucción de 1777: se ordenaba indagar y examinar qué productos utilizaban los portugueses para el comercio de negros. Se trataba, en pocas palabras, de un estudio del mercado africano –formas de transacción y compraventa, productos de especial demanda, costes de intermediarios, rutas principales–, pero haciendo especial hincapié en la dimensión global, pues remarcaba «ya fueran de Europa, Asia o India»³³.

También interesantes son las instrucciones que el mismo José Varela da al resto de comandantes navales justo antes de partir de Montevideo en abril de 1778. Exigía que se procediera con la mayor reserva, puesto que solo podían saber el verdadero objeto de la misión los oficiales de la campaña y, a su llegada, los gobernadores portugueses –«por ningún pretexto declare a los que van a sus órdenes el paraje de nuestro destino, y mucho menos que vamos a tomar posesión de las islas de Annobón y Fernando Poo»–³⁴.

32. Archivo Museo Naval (AMN), 173, Ms. 272. Doc. 6.

33. AGS, *Estado*, leg. 7411.

34. AMN, 173, Ms. 272, Doc. 7.

El sigilo imprimido no era una cuestión baladí; en un mundo cada vez más interconectado y de competencia creciente, la velocidad de la circulación de la información aumentaba enormemente y se convertía en un elemento decisivo y esencial para el éxito de cualquier misión política, militar o económica. De hecho, la monarquía española quería jugar con el efecto sorpresa y que las demás potencias –especialmente la inglesa– no supieran de esa cesión hasta que no se hubiera hecho efectiva la toma³⁵, por lo que era capital no aportar ningún tipo de información a otros barcos que se encontraran camino a África –una ruta bastante frecuentada en la segunda mitad del siglo XVIII por navíos de diferente origen que estaban empleados en el comercio americano y asiático–.

En la misma instrucción dada por Varela podemos observar cuál fue el objetivo aparentemente prioritario de la expedición: «se ha juzgado preciso para poner en estado de defensa las nuevas posesiones y establecer en ellas un comercio directo con la costa de África, que según todas las apariencias debe ser muy ventajoso a la España». Con este mensaje se puede advertir que las expectativas iniciales de la monarquía se concentran en los aspectos económicos, y más concretamente los comerciales. En la documentación de la Secretaría de Marina es más que patente esta preocupación: la expedición a Guinea tenía como objetivo crear un asentamiento «para que nos proporcione el comercio de los negros, que de únicamente carece España»³⁶-. Obviamente, las islas de Guinea se convertían en el tan ansiado eslabón para acceder directamente al comercio de esclavos. Hasta entonces había estado en manos de asientos, gestionados por portugueses durante el siglo XVII, holandeses, franceses y, desde 1713, por ingleses³⁷. Al finalizar el monopolio inglés (1750), impuesto tras el Tratado de Utrecht, el tráfico de esclavos se ejerció a través de intermediarios menores, por medio de concesiones parciales y muy limitadas, con unos resultados bastante irregulares debido a problemas burocráticos y tensiones con portugueses e ingleses. En 1765 se creó la Compañía Gaditana de Negros, que estaría llamada a convertirse en

35. El estudio del contexto global de la segunda mitad del XVIII requiere un examen prioritario de la gestión y circulación de la información, puesto que fue un tema capital, aunque no siempre abordado en profundidad por la historiografía.

36. AGS, *Secretaría de Marina*, leg. 422.

37. DELGADO RIBAS, 2013. FERNÁNDEZ DURÁN, 2011.

el gran agente de este comercio. A pesar de la erección de esta empresa, tras la bancarrota declarada en 1772 tuvo que actuar a través de intermediarios para conseguir esclavos, ya que España no poseía ninguna factoría en África, lo cual hacía peligrar los beneficios de la compañía y la remesa regular de esclavos³⁸. En 1776 se acabó la concesión dada a la compañía, aunque se prorrogó por dos años más.

Viendo la delicada situación que España tenía en 1778 respecto al comercio de esclavos, se puede entender que la cesión de las islas guineanas, así como el derecho de comercio sobre una parte de la costa africana, era una atractiva solución para solventar este problema que se había enquistado. De hecho, es revelador comprobar cómo las noticias sobre la cesión de estas islas y la expedición llegaron a Cuba en 1777-1778, prácticamente a tiempo real. En La Habana se formó un grupo de hombres que se interesó enormemente por el asunto y se informó con regularidad de todo lo que ocurría. Sorprendentemente, y demostrando la amplia y fluida comunicación y circulación de información a gran escala, ese mismo año este conjunto de hombres –mayoritariamente hacendados– a través del concejo de La Habana se dispone a mandar embarcaciones para comprar directamente esclavos, tan importantes para «el fomento de la agricultura, población y comercio de esta isla»³⁹. Su idea era la creación de una empresa específica que se dedicara al comercio de esclavos directamente con Cuba, o pasando a través de Cádiz. Pero Fernando Poo y Annobón no solo se podían convertir en un sugerente enclave para el comercio de negros, sino en una base comercial en sentido amplio que actuara como centro de redistribución de distintas mercancías.

Este hecho, obviamente, no se puede desligar de la nueva política comercial de la monarquía, que desde comienzos del siglo fue adoptando medidas de progresiva liberalización de los intercambios tanto en aspectos formales como informales⁴⁰. A partir de 1739 se había generalizado el sistema de navíos sueltos –desde 1755 plenamente consolidado–⁴¹, que sustituía al rígido modelo de flotas y galeones, puesto que este último se demostraba incapaz

38. TORRES RAMÍREZ, 1973.

39. AGI, *Cuba*, leg.1257 y 1258.

40. PÉREZ SARRIÓN, 2012. MARTÍNEZ SHAW, 2007. ÁLVAREZ MAESTRE, 194 (1992): 35-60. WALKER, 1979.

41. GARCÍA-BAQUERO, 2003; 1988.

de responder a los retos que el marco global estaba imponiendo –sobre todo el incremento del volumen de transacciones, el aumento de la rivalidad con otras potencias marítimas y la imposibilidad de defender efectivamente a los navíos mercantes–. En 1765, apenas dos años después de la Paz de París, se había promulgado el libre comercio con las islas del Caribe, y entre 1768 y 1770 con Luisiana, Yucatán y Campeche. Tampoco es casual que en el mes de octubre del mismo año en que se produce la campaña a Guinea se publicara el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, el cual liberalizaba el intercambio con los puertos americanos –a excepción de Venezuela y México–. En este ambiente de liberalización y expansionismo comercial, es fácil comprender que Guinea fuera imaginada, al menos inicialmente, como una puerta a explorar con amplias posibilidades para los mercados españoles⁴².

Las fragatas *Santa Catalina* y *Soledad* llegaron a la isla de El Príncipe el 29 de junio e inmediatamente entraron en contacto con las autoridades portuguesas. Había que esperar a la llegada de un comisario portugués, mandado desde Lisboa, para que hiciera efectivo el traspaso. Esa llegada se demoró hasta el 4 de octubre –mucho más de lo previsto por la oficialidad española–, lo cual causó problemas y tensiones entre los mandos españoles y las autoridades portuguesas. En cualquier caso, podemos decir que estos tres meses no fueron tiempo perdido, puesto que se llevaron a cabo trabajos de gran importancia. Los mandos navales emprendieron un laborioso trabajo de acumulación, examen y crítica de información sobre las islas que iban a tomar y sobre el golfo de Guinea. Se trata, en realidad, de un material de gran valor si queremos contextualizar este episodio en un marco global. El 8 de agosto Varela escribía la primera carta al secretario de Estado de Marina, Pedro González de Castejón, y en ella narra las primeras vicisitudes de la expedición. Fueron recibidos con recelo por los portugueses, principalmente porque sabían que ambas monarquías estaban en guerra, a pesar de que los ingleses y franceses que habían circulado por ese territorio habían anunciado la paz. Este hecho evidencia dos realidades: que la conexión entre las islas de El Príncipe y Santo Tomé con la metrópoli era escasa e irregular, tal y como advirtió Varela en varias ocasiones en sus escritos; y que los ingleses y

42. ALADRÉN, 77/270 (2017): 585-615.

franceses eran quienes poseían las más extensas y fiables redes de información en el golfo de Guinea. Ambas Coronas no solo tenían factorías en África, sino que sus rutas comerciales que bordeaban el continente africano –muchas de las cuales tenían como destino final la India y el sureste asiático– se multiplicaron durante toda la segunda mitad del siglo⁴³.

En otra de las cartas que Varela envía a la Secretaría de Marina se pone en relieve otro aspecto esencial de la toma de Guinea en contexto global. Decía que «el 25 surgió aquí la fragata francesa nombrada la *Boussole* (navío de guerra), pero ahora lleva 650 negros por cuenta de la Compañía de África». Añadía que «su capitán Mr. Billard me dijo que había salido de Havre en 20 de octubre de 1777 y que dejaba algunos rumores de guerra en la costa, los cuales habían aumentado entre sus compatriotas con las órdenes que tenía el director de Judá para ir a la Guayana Francesa y a Santo Domingo»⁴⁴. Por su parte, el conde de Argelejos también recoge estos rumores en sus cartas cuando decía que en este mismo navío francés había visto en «Cabo Corso un navío de guerra inglés de 74 cañones, habiendo recibido antes noticia y cartas de sus principales de Havre de Francia por una embarcación de su nación con fecha de febrero en que le advertían viniese con precaución con los ingleses, porque las cosas estaban bien enredadas, habiendo reconocido la Francia por independencia a los colonos y haber detenido en sus puertos embarcaciones inglesas, por haber usado estos de represalias con el pabellón francés»⁴⁵.

Las tensiones entre Inglaterra y Francia habían sido constantes desde 1763 y la guerra se esperaba en cualquier momento. A ello se sumaba la delicada situación en las colonias inglesas en Norteamérica, donde se había declarado la independencia en 1776. La batalla de Saratoga en 1777 fue un punto de inflexión, y los enemigos de Inglaterra vieron aquí su oportunidad para conseguir una revancha tras la Paz de París. Francia había entrado en la guerra en febrero de 1778, y eso significaba que los navíos de ambas monarquías podían entrar en litigio en cualquier parte del mundo. Aunque España no intervino directamente en el conflicto hasta 1779, era cuestión de

43. RICHARDSON, 1998.

44. AMN, 251, Ms. 469. ff. 78-94

45. AGI, Buenos Aires, leg. 41.

tiempo que Madrid declarara la guerra⁴⁶. Todo esto, que tiene aparentemente su foco en el Atlántico norte, tuvo repercusiones en todo el globo y también en el golfo de Guinea⁴⁷. Las vivencias que narraba Varela dan cuenta no solo de la tensión que se palpaba, sino de la importancia que podía tener una base militar española en un lugar tan estratégico como era Fernando Poo y Annobón, sobre todo porque podía convertirse en un lugar de resguardo en tiempos de guerra y base de apoyo logístico y táctico de navíos procedentes de Asia o, incluso, América. Pero este planteamiento no se trataba de una idea vaga e imprecisa; la propia expedición a Guinea demostró esta realidad en toda su complejidad.

El 1 de agosto «entró en este puerto la fragata inglesa la *Bourgoyne*, procedente del Calabar con 350 negros. Su maestre Juan Simons me dijo que había hecho tráfico (...) y que nada sabía del estado en que se hallaban las cortes de Europa». Pocos días después se daba noticia de que «en la plaza de Fernando Días había dos embarcaciones inglesas, una de guerra y la otra una fragata». Tras hacer varias averiguaciones, Varela pudo constatar que estos navíos «convoyaron varias del comercio a las factorías que tienen en la costa, habían salido de Londres a principios de marzo, [y] que la otra fragata, por los muchos enfermos, había regresado desde las Islas de Cabo Verde a Londres»⁴⁸. La situación seguía siendo un tanto desconcertante, puesto que no parecía haber una explicación lógica a la presencia de estos navíos tan cerca de las islas portuguesas. Algunos días más tarde Varela pudo saber gracias a «un paquebot portugués de Judá» que no había encontrado ninguna embarcación francesa en todo el golfo de Fernando Poo, lo que demostraba una posición de retirada francesa en este territorio –ya había entrado en guerra con los ingleses–. Las sospechas de Varela hacia la embarcación inglesa aumentaron y se ratificaron, ya que «el gobernador [de la isla de El Príncipe] confirmó que los ingleses querían apresar este paquebot [el español *Santiago*], pues se intuía que la guerra estaba muy cerca y se esperaban noticias».

El tiempo pasaba y el comisario portugués que tenía que hacer efectiva la cesión de las islas no llegaba. El 9 de septiembre Varela volvía a escribir

46. CEPEDA GÓMEZ, 70 (2015): 15-27.

47. HERTZOG, 55 (1995): 42-48.

48. AMN, 251, Ms. 469. ff. 78-94.

a Madrid en un tono bastante preocupado porque los rumores de guerra aumentaban. Una fragata danesa, llamada *Frendensborg*, de la Compañía de África, había fondeado recientemente. Gracias a sus oficiales supieron que «Nicolás Urban, gobernador que fue del castillo de Cristianborg, que tienen los dinamarqueses en Akra, se vuelve a su país en esta embarcación y lleva cerca de 400 negros que debe dejar antes en la Isla de Santa Cruz». Las únicas noticias fehacientes sobre la guerra fueron que «antes de salir de Akra, recibió un despacho de Mr. Collins, gobernador del fuerte de San James, que el rey de Inglaterra había despachado dos sujetos distinguidos a la América del Norte, con orden de proponer cierto asunto al congreso y de volverse prontamente a Londres para informarle de cuanto hubiese ocurrido en esta importante comisión, de resulta de la cual se declararía la guerra a los franceses». Varela añade que «ya se empezaba a sospechar y había alguna noticia, aunque confusa en la materia. Llegó últimamente a Akra una fragata dinamarquesa procedente de Sierra Leona, la cual encontró 4 corsarios americanos que habían hecho 5 presas a los ingleses»⁴⁹. No obstante, Varela queda contento porque pudo certificar que la cesión de las islas guineanas de Portugal a España seguía siendo un secreto, o al menos «nada se dice en las gacetas de Inglaterra»⁵⁰.

Por entonces, Varela pudo enviar el primer informe con «noticias de naturales y extranjeros» sobre Fernando Poo y Annobón. Pese a que todavía no había podido ver *in situ* las islas ni las costas, la información recogida suponía un durísimo freno a las ideas iniciales que España tenía sobre esta cesión. La primera noticia sorprendente que se recoge es que «los habitantes de la isla de El Príncipe no tienen comercio alguno en Europa, ni con las colonias portuguesas de la América meridional. De tiempo en tiempo envían a la costa [africana] dos goletas de 20 toneladas (en que consiste toda su marina) y traen 35 o 40 esclavos, si por fortuna no las pillan los ingleses, como ha sucedido ya en diferentes ocasiones»⁵¹. Es más, llega a afirmar que «los víveres no tienen un valor determinado, y el portugués que lo vende pide cuanto se le antoja, si considera que hay presión de que se los compren», lo cual demuestra la

49. AMN, 118, Ms. 130.

50. AMN, 173, Ms. 272.

51. AMN, 118, Ms. 130.

situación periférica de estas islas de los principales circuitos comerciales⁵². Pero la noticia más desalentadora que José Varela comunica a la Secretaría de Marina es la inexistente presencia portuguesa en las islas de Annobón y Fernando Poo, que bien se puede sintetizar en la siguiente afirmación: «a vista de esto confieso a VE que no comprendo cuáles son las acciones y posesiones que se han cedido a la España con las referidas islas». Sobre la primera, Varela decía que «los portugueses no tienen en Annobón establecimiento alguno, ni fuerte, ni alguna otra cosa, que manifieste la dependencia o vasallaje de los habitantes. Estos se consideran libres». El conde de Argelejos, en cambio, utilizó un lenguaje mucho más afable: «la corte ha sido mal informada del estado y situación de estas islas y costa firme, como del acto de jurisdicción en ellas de los portugueses; se puede decir que la corte de Portugal tenía estos parajes en abandono, y ningún aprecio, pruébalo que se entra seis años que no han venido a ellos embarcación alguna de Lisboa»⁵³.

No fueron mejores las noticias sobre Fernando Poo, pues «los portugueses ni tienen más derecho en esta isla que el de descubridores, porque jamás se han establecido en ella, ni han hecho comercio alguno con los habitantes». No obstante, sobre esta última aún quedaron ciertas esperanzas. Era la isla más grande, la más cercana a las costas africanas, «la más bien situada para hacer el comercio del Calabar». En cualquier caso, la evaluación final sobre Fernando Poo era ambivalente: por un lado, la presencia de potencias extranjeras, aunque no portuguesas, reflejaba el interés que podría tener; y, por otro lado, la hostilidad de los indígenas iba a ser un factor esencial para establecer allí cualquier establecimiento. Varela narraba que «hay una excelente enseada a la banda del este en la que fondean los ingleses, holandeses y franceses, cuando van allí a comprar Yame para los esclavos. Los naturales hacen comercio a cambio de hierro, cascabeles, y otras bujerías, pero no gustan de ver a los extranjeros en la playa, y mucho menos en disposición de penetrar tierra a dentro»⁵⁴.

A pesar del desalentador retrato de las islas, el otro gran eje de los acuerdos entre España y Portugal, que era el derecho de comercio en la costa

52. SILVA, 2017

53. AGS, *Buenos Aires*, leg. 41.

54. AMN, 118, Ms. 130.

africana, tampoco parecía arrojar muchas esperanzas. Varela se mostraba preocupado, y en cierto modo enfadado, porque había podido indagar que los tratados se basaban en la cesión de «unos derechos que no existen y de unas acciones y posesiones que no tienen». De hecho, llega a preguntarse «¿Cómo han aparentado una especie de dominio o autoridad sobre la costa que llaman del Estado, cuando en los puertos de la misma costa, los ultrajan los naturales, y los desprecian los extranjeros?»⁵⁵. Varela había podido averiguar que en el mencionado cabo Fermoso –o Formoso–, en la actual desembocadura del río Nun y próximo a la desembocadura del Níger, no solo no había ningún establecimiento europeo, sino que la costa no estaba habitada. El comercio en ese paraje era inexistente y aún menos había trata de esclavos. El comercio del río Camarones era calificado de «despreciable» porque la presencia de potencias marítimas era prácticamente nula: «apenas van allí los ingleses, aun siendo dueños del nuevo y antiguo Calabar, porque se necesitan 4 o 5 meses para comprar 30 esclavos». Además, las condiciones geográficas eran dificultosas para el comercio y solo podían acceder embarcaciones de pequeño tonelaje. Sobre el denominado río Santo Domingo poco pudo averiguar Varela porque «no existe en la costa menor que en el día tenga otro nombre, lo cual dudo mucho porque ni en las cartas ni en los derroteros se hace mención de él». El río Gabón, por el contrario, sí que tenía un tráfico considerable, pero era un río libre, donde franceses, holandeses e ingleses hacían intercambios. No obstante, Varela hace una observación importante al respecto, y es que los ingleses «son los más fuertes y dan la ley en los asuntos relativos al tráfico»⁵⁶.

El otro gran asunto que trata Varela tiene relación con las rutas comerciales más allá del golfo de Guinea, es decir, la utilización de Fernando Poo y Annobón como escala en las travesías hacia Asia. Este tema, pese a que pueda parecer secundario, era de enorme interés para la monarquía española y solo adquiere sentido si aplicamos una dimensión global. Desde comienzos del setecientos hubo proyectos para realizar una ruta comercial directa entre Cádiz y Manila sin recurrir al denominado Galeón de Manila ni pasar por América. La idea era bastante compleja porque implicaba la navegación por las costas de África y el Índico, espacios que no habían sido frecuentados por

55. *Ibidem*.

56. *Ibidem*.

los españoles y estaban en manos de otras potencias marítimas, las cuales no iban a consentir una ruta española. En 1765 se puso en marcha un proyecto piloto de esta ruta, pero fue la Real Armada quien estuvo a cargo de la misión. De este modo, fueron navíos de guerra las embarcaciones que efectuaron la derrota y el intercambio⁵⁷. Parece que el sistema funcionó y en 1776 los Cinco Gremios Mayores de Madrid participaron activamente en este comercio –a partir de 1779 lo haría la compañía Ustáriz y San Ginés–⁵⁸. En cualquier caso, se trataba de una ruta larguísima, compleja, llena de obstáculos y vicisitudes físicas y humanas. Una base española en la costa africana era, por tanto, una idea sugerente para afianzar esta ruta y consolidar el aumento del tráfico con Manila y, en general, con Asia⁵⁹. Es por ello que José Varela decía:

«A mi regreso a España, informaré a VE si conviene o no que las fragatas del Rey que vuelven de Manila hagan escala en Annobón. En el interior puedo decir que ninguna embarcación extranjera procedente de la India llega a estos mares, excepto tal o cual portugués que viene a San Pablo de Loanda, por ahorrarse los gastos que ocasiona la recalada al cabo de Buena Esperanza (...). Se debe advertir así mismo que las fragatas de Manila solo traen zarazas y pañuelos, y que además de esto se necesita para el comercio de esclavos los géneros que llaman los franceses chaselas, neganepo, guinée, baytapó, limneas, coros...»⁶⁰.

Realidad y límites de la proyección global de Guinea

Queda más que patente que los intereses y proyecciones que convergían en esta cesión tenían un marcado carácter global por lo que se refiere al comercio, a las rutas, a las comunicaciones y a la estrategia militar. No obstante, no es posible calibrar el alcance verdaderamente global de este episodio si no atendemos pormenorizadamente a la presencia de otras potencias marítimas en esta área, tras las cuales había igualmente un amplísimo conjunto de redes e intereses de alcance mundial. En el apartado anterior se ha referenciado a franceses, ingleses, holandeses, daneses, americanos y, incluso, suecos; pero cabe plantearse cuál era la verdadera posición de estas monarquías en el golfo

57. BAUDOT MONROY, 32 (2019): 161-190.

58. MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLAS, 59 (2013): 431-477.

59. AMN, 103, Ms. 99.

60. AMN, 118, Ms. 130.

de Guinea, dónde estaban sus principales dominios, hasta dónde llegaba su poder e influencia. Estas son preguntas que José Varela también tuvo que hacerse, y de hecho su respuesta sería un serio condicionante para los resultados de la expedición. Dentro de la documentación de la expedición, hay varios informes generados que revelan información muy sugerente⁶¹.

Se decía que «el primer establecimiento que tienen los europeos en la costa de África para el comercio de esclavos es el Senegal. A este sigue el fuerte de Gorea [en Dakar], con sus dependencias, y el río de Gambia, en que hay dos factorías, una de ingleses y otra de franceses». Se trata de una zona ampliamente conocida por europeos⁶², donde los ingleses tenían un protagonismo indiscutible desde 1763⁶³. Estos llegaron a crear la provincia de Senegambia, pero nunca acabó por consolidarse como colonia de asentamiento. Su principal interés radicaba en el beneficioso comercio y en las ventajas estratégicas que confería, pero no solo por la rivalidad francesa, sino también por las rutas⁶⁴. En cualquier caso, los ingleses sacaban entre 1500 o 2000 esclavos al año –entre 70 u 80 pesos por esclavo–, aunque dentro de los intercambios se incluían preciados paños de tintes.

En contraste con esta zona, en las actuales costas de Guinea, Sierra Leona, Liberia y parte de Costa de Marfil, la presencia de las potencias marítimas europeas era mucho menor. Se hacía referencia al cabo Mesurado –«hay tres poblaciones gobernadas por los reyes Andrés, Pitre y Luis. Todos estos lugares son muy abundantes de arroz, que se compran a medio real la libra»– y «desde Barsay al cabo de Palmas se encuentran el río Sestre, el pequeño Sestre, Sestre Krow, el gran Sestre, Garuvier, y otras poblaciones en las cuales nunca bajan a tierra los europeos porque hay muy poco negocio y porque los habitantes son muy belicosos». Una vez pasado el cabo de Palmas, y hasta el llamado cabo La Ho, había una amplísima franja costera que había sido de poco interés hasta el momento, pero las noticias más recientes parecían indicar la creciente presencia de los ingleses, quienes comerciaban esclavos, marfil y oro. A partir del cabo La Ho, la fuerza de los holandeses aumentaba: se utilizaba la onza

61. AMN, 119, Ms. 131, doc. 2; 251, 469, doc. 16.

62. SEARING, 2003.

63. NIGRO, 2014. BOULLE, 4/3 (1970): 305-320.

64. NEWTON, 15/2 (2013): 133-137.

—«moneda imaginaria que equivale a 8 pesos fuertes o 40 libras tornesas»— pero, al mismo tiempo, la presencia de fuertes ingleses impedía el monopolio holandés. De esta forma, se llegaba a

«San Jorge de Mina, en donde tienen los holandeses un soberbio establecimiento. El director general de la Compañía de África reside en el fuerte, y hace un comercio abundantísimo de oro, esclavos y marfil (...) A San Jorge de Mina, sigue el cabo Corso, en el cual tienen los ingleses la mejor fortificación que hay en la costa. Reside allí el director general y hace un comercio tan ventajoso con los naturales del país que se han enriquecido en él muchísimo de sus compatriotas»⁶⁵.

Lo cierto es que desde el cabo de Tres Puntas hasta Lagos hubo una fuerte concentración de asentamientos europeos repartidos entre ingleses, holandeses, daneses y, en menor medida, franceses y portugueses. Se pueden citar Anamaba, Kormanten y Tantunquiere, Apang, Wineba y Berkou —ingleses y holandeses—, pero destaca sobre todo la población de Akra, «en la que hay tres fuertes, uno holandés, otro inglés y otro dinamarqués», y en donde había un intenso comercio de oro y esclavos. A partir de Akra había importantes enclaves, como Ningo, Judá, Porto Novo, Badagre u Onís, aunque el acceso era difícil, pues tenía que hacerse en piragua a través de Mina, Lama o Comendra.

Pero más allá de la descripción del número de factorías o fuertes, resulta esencial señalar qué tipo de presencia y gestión tenían las potencias marítimas en toda esa franja costera, pues de ello dependía la mayor o menor rivalidad militar y competencia económica del proyecto español en Guinea. Los más fuertes, sin duda, eran los ingleses⁶⁶: «hacen un comercio exclusivo (prescindiendo del contrabando) en todos aquellos parajes en que tienen fuertes, y la tropa suficiente para mantener a los naturales en subordinación y vasallaje (...) El rey de Gran Bretaña da 15.000 libras esterlinas cada año para la subsistencia de estos fuertes y de sus guarniciones, mediante lo cual pueden sus vasallos comerciar en la costa con las franquicias de no pagar derecho alguno, ni de salida ni de entrada, en la extracción de esclavos». Las posesiones holandesas, en cambio, eran propiedad de la Compañía de Guinea. Esta tenía «arrendado a varios particulares con la obligación de pagar 8 pesos

65. AMN, 119, Ms. 131, doc. 2.

66. CAULKER, 2009. MARSHALL, 2005.

fuerzas por cada esclavo, además, se les permite vender algunos esclavos a los extranjeros, cuando tienen el número suficiente para surtir a sus compatriotas». En San Jorge de Mina tenía dos embarcaciones de guerra para proteger el comercio. Los franceses habían visto muy mermados sus intereses y enclaves en toda la costa guineana después de la Guerra de los Siete Años, aunque aún mantenían la factoría de Grego y comerciaban libremente en Judá. Por último, la presencia danesa era una empresa real, gestionada directamente desde la Corona⁶⁷.

En cualquier caso, fuera un modelo u otro, todas estas posesiones y factorías estaban, a su vez, insertas en un conjunto de redes de alcance global. El comercio no solo se limitaba a esclavos y las rutas comerciales iban más allá del tradicional triángulo Europa-África-América. Se ha demostrado con bastante vehemencia que, para el éxito de este comercio y estas rutas, los productos y destinos asiáticos e indios fueron esenciales⁶⁸. Según los informes de Varela, los intercambios en el golfo de Guinea se basaban en esclavos, marfil, esteras y paños, «que son unas telas de algodón tejidas en Basagre con listas de varios colores». Interesante es ver qué géneros reciben los indígenas, principalmente «zarzas bastas de la India y del Norte, aguardiente, pólvora, armas, hierro, cuchillos, calderos, manillas de latón, sombreros ordinarios, platos, jarras de estaño, barretas de cobre y plomo»⁶⁹. Este mismo esquema se repite en el río Camarones. A ello se añade que «en los ríos do Campo y San Benito, y en el cabo San Juan» había algún marfil, cera, palos de tinte, «que se pagan con las mercancías ya nombradas a esta parte de la costa [pero] solo van goletas o lanchas porque no hay ensenada». No obstante, el punto que ofrecía mayores posibilidades para los proyectos españoles era Gabón:

«El río Gabón (...) es buen puerto de comercio. Hay esclavos, cera, marfil y palos de tinte. Las mercancías que se llevan al Calabar tienen aquí salida y además gustan a los habitantes de alguna losa basta de Holanda e Inglaterra. Me han asegurado que los negros de la parte del sur son de buen carácter, y los del norte bravos y atrevidos. El Gabón es puerto libre y franco para todos

67. «Estos dos fuertes [Akra y Ningó] corren a cuenta del rey que los guarnece. Su Majestad hace el comercio por sí mismo y en el día ninguno de sus vasallos tiene libertad para venir a la costa». AMN, 119, Ms. 131, doc. 2.

68. ALLEN, 21/1 (2010): 45-73.

69. AMN, 119, Ms. 131, doc. 2.

los europeos que quieren ir a él. En efecto, van los franceses, holandeses e ingleses, estos últimos han dado la ley mucho tiempo, pero en él día empieza a dominar el partido de los holandeses»⁷⁰.

En los informes del conde de Argelejos se hacía una valoración general de las mercancías que pudieron ser más ventajosas en el comercio con África, y observando la lista se puede comprobar con claridad cómo el golfo de Guinea se había convertido en un nodo del comercio global. Destacan los «aguardientes fuertes, y sin mezcla (...), o de caña también, es más apetecido, los ingleses suelen venderlos en estas islas a 4 reales de plata el frasco. Lienzos de algodón azul oscuro a semejanza de las fulas que se traen de Génova para Cartagena de Indias, siendo estos fabricados en el norte, y cada pieza 15 varas portuguesas, que hacen de las de España 20 y un octavo». La lista, en verdad, era inmensa; se hacía referencia a diferentes tipos de algodón, que era muy demandado, indianas, pañuelos de hilo, sombreros bastos, pistolas, sables ordinarios, barras de hierro, barretas de cobre y latón, candados de hierro, cuchillos flamencos, ollas de hierro, caracoles de Asia finos «que aquí llaman buzios, y es la moneda que corre en dicha costa, suelen valer en ella a 8 pesos cada 45 libras, estos venden en Europa los franceses y holandeses, loza fina y ordinaria del norte a imitación de la de China, jarros de estaño, platos chicos, velones de metal amarillo, algunas pipas de yeso ordinarias y finas a la holandesa, alguna porción de sal, la cual tiene buena salida en Calabar, algunos rollos de tabaco de Brasil»⁷¹. Pero aún más interesantes son las reflexiones especulativas, de auténtico carácter global, que se plasmaron en la documentación cuando se disponían a plantear posibles rutas comerciales y ampliación de los mercados:

«[el comercio] es regular, que así como se han hecho a estas especies [de productos], que les han hecho conocerlos quienes han negociado con ellos, si ven de otras, pueden aficionarse a ellas, y basta la novedad para agrandar. Las naciones que más frecuentan los puertos de estos distritos desde Cabo Fermoso para el sur son los ingleses, franceses y holandeses, (...); las dichas naciones europeas, en especial la inglesa, tienen en el día aumentado mucho el valor de los esclavos, así por haber falsificado la mayor parte de los efectos pero también por el concurso de varias naciones a un mismo tiempo en un

70. *Ibidem*.

71. AGI, *Buenos Aires*, leg. 41.

paraje que en estos casos cada cual ofrece más precio para tener la preferencia y hacer más prontamente su acopio (...) se ha hecho difícil y escabroso este comercio en algunos parajes, así por haber obligado a los naturales a tomar los efectos falsificados por legítimos, como por los raptos cometidos por algunos de la nación inglesa, que habiendo logrado la ocasión de tener a su bordo cantidades de negros atraídos por la curiosidad o para hacer comercio»⁷².

Mientras tanto, la expedición española seguía su curso y los oficiales pudieron visitar los territorios cedidos por la Corona portuguesa. A principios de octubre llegó el comisario portugués y, aunque hubo algunos desencuentros, arribaron a Fernando Poo el 14 de octubre –haciendo un acto de posesión simbólica– y a Annobón el 29 de noviembre. Tras diversos avatares, como la muerte del conde de Argelejos, José Varela decidió volver a España para informar de la expedición y llegó a Cádiz el 12 de marzo de 1779. En la carta que escribió en este mes dio cuenta de la verdadera situación de las islas: tanto Annobón como Fernando Poo eran enclaves prácticamente inútiles para el proyecto español. La primera es una isla «pequeña y de terreno árido y estéril. No tiene puerto ni abrigo para mantenerse al ancla con seguridad. Está lejos de la costa y en situación poco ventajosa para el comercio». En cambio, Varela concluye que Fernando Poo era «más a propósito que Annobón para escala del comercio que se hubiese de hacer en la costa», y para ello esgrime varias razones:

«Lo primero porque tiene una ensenada en que pueden anclar con alguna seguridad las embarcaciones del rey y del tráfico. Lo segundo, porque estando cerca del Calabar, río del Rey, Río de Camarones, río do Campo, río de San Benito y aún del río Gabón, es fácil aprovechar todos los instantes para la compra de esclavos, cera, marfil, y palos de tinte que venden gentes del país. Lo tercero porque es una isla grande y por tanto capaz de producir muchos más frutos que los que necesitan para la subsistencia de sus habitantes. Y lo cuarto, porque si algún día llegara a reinar la abundancia en Fernando Poo, es factible que los tratantes de la Costa de Oro y de Dudá vayan a surtirse allí de víveres, agua y leña para continuar su viaje»⁷³.

A pesar de esta esperanzadora imagen, el oficial Varela era consciente de los problemas de la isla: era imposible defender la ensenada, pues medía más de

72. *Ibidem*.

73. AMN, 118, Ms. 130, doc. 2.

tres leguas; era necesario talar el bosque para establecer un asentamiento, lo cual hubiera sido un coste altísimo; y era prácticamente imposible «civilizar y reducir a los isleños», cuya ayuda era condición necesaria para mantener y consolidar ese hipotético establecimiento. A todo ello había que añadir la adversa situación de las costas africanas que eran cedidas para comerciar. Los informes que hizo Varela muestran cierto grado de desesperación por buscar alguna fórmula para establecer en esta área, ya fuera en las islas o en la costa, alguna base española. Se barajó la posibilidad de crear una compañía privilegiada que asumiera los costes de la empresa, así como la fortificación y guarnición de las islas, o convertir a Fernando Poo en un puerto franco, donde los europeos llevaran esclavos y, desde allí, redirigirlos a España, América y Asia. Incluso, en una de sus últimas cartas, llegó a plantear que:

«El partido pues que se debe tomar en las circunstancias actuales, es pedir a los portugueses de la isla del Príncipe en la que hay una regular población, y un mediano puerto, establecer allí los españoles; se podría construir una fortaleza en Gabón, que nos asegurase el comercio de aquel río y el de la ensenada de Lope Gonzalvo, que son las más ventajosas de la costa. Se podría también enviar algunas embarcaciones a los puertos de Judá si no está prohibido a los españoles en los tratados de paz, y de todos modos no faltaría proporción para hacer un comercio clandestino a que se presenta por su propia utilidad los ingleses, holandeses y dinamarqueses»⁷⁴.

Varela incluso afirmó que «este proyecto me parece asequible y las utilidades que ofrecen son más suficientes para indemnizar al rey de los gastos que se hagan con tal que haya una prudente economía en los establecimientos y que el gobierno de estos no se confíe a militares, los cuales, preocupados de ciertas ideas de honor, familiares en la tropa, desprecian el comercio y a lo que se ejercitan en él». Pero el aspecto más sintomático del planteamiento global de esta expedición fue el deseo de convertir estas islas en escala de la nueva ruta directa hacia Manila y los mercados asiáticos, lo cual también acabó en un infructuoso resultado porque: «Fernando Poo y Annobón no sirven para escala de las fragatas del rey, que regresan de Filipinas, porque en todo el espacio comprendido entre el cabo Negro y el cabo de Palmas reinan constantemente los vientos de sur a suroeste, con los cuales es sumamente

74. AMN, 118, Ms. 130, doc. 2.

difícil la navegación desde las referidas islas a las costa de España. Además de esto, en ninguna de ellas hay los recursos necesarios para refrescar la tripulación»⁷⁵. A pesar de estos avisos, en 1779 la fragata *Astea* salió de Filipinas con 100 fardos bastos de algodón –junto a «varios efectos de China», mandados acopiar por el gobernador de Filipinas– para la isla de Annobón, aunque no se pudo hacer la entrega efectiva y tuvo que volver a Cádiz, entre otras razones porque recibieron la noticia de la declaración de la guerra con Inglaterra⁷⁶.

Por último, es necesario considerar que la cesión de estas islas no solo se trataba de necesidad –de comercio de esclavos o rutas a Asia–, sino de prestigio. La monarquía española no se podía permitir que se supiera el fracaso de la expedición una vez que se difundiera la idea de la cesión por parte de Portugal, y más cuando había noticias de que los ingleses estaban interesados en esas islas. Además, si la monarquía española quería ejercer como potencia efectiva, debía comportarse como tal y buscar su hueco en un espacio de gran importancia y de enorme competencia: «los muchos puertos que en la costa de Guinea y sus islas posean hoy las demás naciones los han formado sin el menor derecho, y sin tener el apoyo de las islas de Santo Tomé y El Príncipe, ni paraje determinado en frente donde situarse como nosotros y no obstante han conseguido su objeto a fuerza de trabajos y de constancia, sin los cuales jamás se verifican empresas de esta clase»⁷⁷. Paralelamente, el conde de Floridablanca estaba inmerso en una intensa campaña contra ciertos sectores de la opinión pública europea⁷⁸, la cual cuestionaba abiertamente la soberanía portuguesa de las islas y, por ende, la española en ese momento⁷⁹.

75. *Ibidem*.

76. AGI, *Buenos Aires*, leg. 41.

77. AGI, *Buenos Aires*, leg. 41.

78. En los siguientes términos escribe Floridablanca a José Gálvez: «Será justo instruir a D. José Varela y demás oficiales de alguna graduación de las intenciones y miras del gobierno en la adquisición de aquellas islas, para que excusen declamaciones contra los derechos de los portugueses, pues al paso que depriman con ellos los de aquella nación a las islas y comercio cedidos, debilitarán también los nuestros, alentando a las naciones competidores a hacer oposición sin otro título para ello como lo han hecho a nuestra simple navegación por el cabo de Buena Esperanza». AGI, *Buenos Aires*, leg. 41.

79. AGS, *Secretaría de Marina*, leg. 422.

Conclusiones

Cuando en 1777 y 1778 se firmaron los Tratados de San Ildefonso y El Pardo, la monarquía española consiguió por primera vez territorios y derechos en el golfo de Guinea. Más allá de la anexión territorial de dos pequeñas islas, las expectativas iniciales reflejaron que en este paraje se daba una interesante intersección de los retos y de las necesidades que la Corona tenía en un tiempo en el que una realidad global se hacía cada vez más acuciante. Este trabajo tenía como objetivo principal analizar la expedición a Guinea –a Fernando Poo, Annobón y las costas africanas– como un episodio en el que confluyeron muchos procesos y problemas de alcance global a los que la monarquía española tuvo que hacer frente. El propósito, por tanto, era demostrar que más allá de la propia expedición, de los aspectos políticos y militares que encerraba, fue el contexto global –crecientes interconexiones e interacciones, aumento de la interdependencia entre diversas partes del mundo e incremento de la competencia y rivalidad– lo que condicionó el planteamiento y ejecución de la toma de Guinea. Nuestra hipótesis es que esta creciente interdependencia global se manifestó en al menos cuatro facetas.

La primera, y más evidente, concentraba los intereses comerciales y el deseo de ampliación de mercados. El objetivo principal, prioritario y explícito de la cesión de estas islas fue conseguir un conducto para comerciar esclavos directamente. La monarquía había sido excesivamente dependiente en este aspecto a través de los asientos, y los tratados de 1777 y 1778 podían constituir un punto de inflexión para corregir esta situación. El alcance global de esta faceta radica, tal y como hemos visto, en todo lo que implicaba el comercio de esclavos, en el conjunto de movimientos, rutas, transacciones, intercambios y acuerdos que había que movilizar, cuyo alcance no solo era africano, sino europeo, americano, índico y asiático. Tampoco se pueden minusvalorar las oportunidades de estos territorios africanos como proveedores de materias primas –reduciendo la dependencia con otras potencias marítimas– y como potencial mercado para vender mercancías provenientes de otros territorios del imperio español.

En segundo lugar, Guinea era una oportunidad para la ampliación de rutas comerciales y consolidación de la presencia española en nuevos espacios, tanto en África como en territorios más alejados. Las transacciones

españolas con África eran reducidas, pero asentándose en este enclave era posible integrarse en rutas y redes comerciales de enormes posibilidades tanto en la costa atlántica como en la franja del océano Índico –los mercados subsidiarios de estas rutas alcanzaron territorios interiores de África, como los reinos de Sahel, el imperio Otomano y Persia–. Especialmente relevante era la idea de convertir a Fernando Poo en una base o escala en esa ruta directa, todavía en periodo de prueba, entre Cádiz y Manila. Además de que era muy conveniente evitar el fondeo en el Cabo de Buena Esperanza durante el trayecto, confería a la monarquía una autonomía y una capacidad de maniobra excepcional. Las consecuencias de este hecho no solo eran una mejor y más rápida comunicación con Filipinas, sino optimizar las opciones sobre un mercado, como es el asiático –y la amplitud que este tenía a través del *country trade*–, en total expansión.

También deben considerarse, en tercer lugar, los intereses geoestratégicos y el contexto prebélico que se dan entre 1777 y 1779. El golfo de Guinea se había convertido en un nodo comercial de enorme competencia con un intensísimo tráfico que, consecuentemente, tuvo que ser protegido. Junto a los abundantes navíos mercantes, era frecuente ver embarcaciones de guerra que, en numerosas ocasiones, tenían carácter disuasorio. Pero si además tenemos en cuenta cómo los escenarios de conflicto se fueron ampliando a muy diversas y distantes partes del mundo, era esencial contar con bases o apostaderos para las marinas de guerra, de cara a la operatividad de políticas, estrategias y tácticas de alcance global. España, que carecía de posesiones en el golfo de Guinea, tampoco tenía una base militar en las costas africanas –las Islas Canarias son el territorio más cercano, aunque estratégicamente hablando muy lejanas– y por tanto debía pensar en Fernando Poo y Annobón como bases militares. El desarrollo de la expedición demostró este hecho en toda su complejidad. Además, la Paz de París de 1763 fue firmada aun sabiendo que el acuerdo era únicamente un punto y seguido en la rivalidad y competencia militar y económica. La guerra se esperaba y cualquier *casus belli* podría desencadenar un conflicto de grandes proporciones. La declaración de independencia de los colonos británicos en Norteamérica se convirtió en el asunto central de las Coronas europeas y hasta en el golfo de Guinea hubo ecos de las tensiones.

Por último, hay que considerar que la expedición a Guinea constituía una pieza esencial del prestigio internacional de la monarquía española en el contexto global. La delicada, sutil y reservada forma en que fue proyectada y ejecutada esta misión lo demuestra con claridad. Carlos III planteó desde 1763 una política internacional activa, tanto de carácter defensivo como ofensivo. Su idea era situar a España como una gran potencia, y para ello necesitaba, además de éxitos militares, victorias simbólicas y demostraciones de fuerza. En definitiva, acreditar que España no solo tenía un territorio global, sino una capacidad de influencia y acción de alcance mundial. La obtención de las islas en Guinea se planteó como un éxito diplomático y quiso ser una sorpresa para el resto de las monarquías –especialmente frente de los ingleses–. Lo cierto es que esta situación deja entrever la auténtica disyuntiva de la proyección global de la monarquía española: un imperio de alcance y extensión mundial, que debía y quería ampliar sus horizontes, pero que estaba asfixiado por los costos materiales e inmateriales de tal proyección.

Bibliografía

- ALADRÉN, Gabriel, «Uma bicoca na costa da África: a política espanhola para o tráfico de escravos, o Reglamenteo de Comercio Libre e as fronteiras ibéricas na América do Sul (1776-1778)», *Revista de Indias*, 77/270 (2017): 585-615. <https://doi.org/10.3989/revindias.2017.019>
- ALBAREDA I SALVADÓ, Joaquim, *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2010.
- ALLEN, Richard B., «Satisfying the “Want for Labouring People”: European Slave Trading in the Indian Ocean, 1500-1850», *Journal of World History*, 21/1 (2010): 45-73. <http://doi.org/10.1353/jwh.0.0100>
- ÁLVAREZ CHILLIDA, Gonzalo y NERÍN, Gustavo, «Introducción. Guinea Ecuatorial, el legado de la colonización española», *Ayer*, 109 (2018): 12-32. http://revis-taayer.com/sites/default/files/articulos/109-0-ayer109_colonizaciogolfoGuinea_AlvarezChillida_Nerin.pdf [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- ÁLVAREZ MAESTRE, María del Valle, «Política comercial para las islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII», *Revista de Indias*, 52/194 (1992): 35-60.
- BAUDOT MONROY, María, «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio*,

- Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna*, 32 (2019): 161-190. <https://doi.org/10.5944/etfiv.32.2019.22240>
- BAUGH, Daniel A., *The Global Seven Years War, 1754-1763: Britain and France in a Great Power Contest*, Londres, Longman, 2011.
- BAYLY, Christopher A., *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914. Conexiones y comparaciones globales*, Madrid, Siglo XXI, 2010.
- BERNARDO ARES, José Manuel de, «La sucesión de la monarquía católica. Del imperio hispánico al Estado español (1697-1714)», en Porfirio Sanz Camañes (coord.), *La Monarquía Hispánica en tiempos del Quijote*, Madrid, Sílex, 2005: 665-684.
- BLACK, Jeremy, *War in the Eighteenth-Century World*, Londres, Palgrave Macmillan, 2012.
- BOULLE, Pierre H., «Eighteenth-Century French Policies toward Senegal: the Ministry of Choiseul», *Canadian Journal of African Studies/Revue Canadienne des Études Africaines*, 4/3 (1970): 305-320. <https://doi.org/10.2307/484064>
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, GULLÓN ABAO, Alberto J. y MORGADO GARCÍA, Arturo, *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Síntesis, 2016.
- CASTRO MUÑOZ, Mariano L. de y CALLE MUÑOZ, María Luisa de la, *Origen de la colonización española en Guinea Ecuatorial (1777-1860)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1992.
- CASTRO MUÑOZ, Mariano L. de y NDONGO-BIDYOGO, Donato, *España en Guinea. Construcción del desencuentro, 1778-1968*, Madrid, Sequitur, 1998.
- CAULKER, Tcho M., *The African-British Long Eighteenth Century: An Analysis of African-British Treaties, Colonial Economics, and Anthropological Discourse*, Lanham, Lexington Books, 2009.
- CENCILLO DE PINEDA, Manuel, *El brigadier conde de Argelejo y su expedición militar a Fernando Poo en 1778*, Madrid, Instituto de Estudios Africanos, 1948.
- CEPEDA GÓMEZ, José, «La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII», en Agustín Guimerá Ravina y Víctor Peralta Ruiz (coords.), *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Vol. 2: El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, FEHM, 2005: 447-482. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10261/146714> [consultado por última vez el 20 de diciembre de 2019].
- CEPEDA GÓMEZ, José, «La dinámica internacional», *Cuaderno Monográfico Instituto de Historia y Cultura Naval. España y la independencia norteamericana*, 70

- (2015): 15-27. <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/70cuaderno/cap01.pdf> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- CERVERA PERY, José, «La expedición del conde de Argelejos, primera presencia naval española en el golfo de Guinea (1778-1783)», *Revista de Historia Naval*, 100 (2008): 123-132. Disponible en: <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/rhn/2008/2008100.pdf> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- CRESPI, Liliana, «En busca de un enclave esclavista. La expedición colonizadora a las islas de Fernando Poo y Annobón, en el golfo de Guinea (1778-1782)», *Revista Digital Estudios Históricos*, 4 (2010): 1-34. http://www.estudioshistoricos.org/edicion_4/liliana-crespi.pdf [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- CRESPO SOLANA, Ana, «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII», *Trocadero*, 6-7 (1994-1995): 35-50. <https://revistas.uca.es/index.php/trocadero/article/view/869/733> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- CRESPO SOLANA, Ana, «La reforma de la Marina española en tiempos de Felipe V: luces y sombras de un debate historiográfico», *Mágina*, 12 (2004): 11-24.
- CRESPO SOLANA, Ana, «Utrecht ¿La atlantización de Europa?», *Anuario de Estudios Americanos*, 72/1 (2015): 15-21. Disponible en: <http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/640> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- CRESPO SOLANA, Ana, «La Intendencia de Marina y el gobierno de la contratación: el sueño naval de José Patiño y Rosales (1717-1736)», *Studia Historica. Historia moderna*, 39/2 (2017): 75-114. <http://dx.doi.org/10.14201/shhmo201739275114>
- DANLEY, Mark y SPEELMAN, Patrick, *The Seven Years' War: Global Views*, Leiden, Brill, 2012.
- DELGADO RIBAS, Josep M., «The Slave Trade in the Spanish Empire (1501-1808): The Shift from Periphery to Center», en Josep M. Fradera y Christopher Schmidt-Nowara (eds.), *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*, Londres, Berghahn, 2013: 13-42.
- DIE MACULET, Rosario y ALBEROLA ROMÁ, Armando, «José Carbonel Fougasse (1707-1801). El rastro de un erudito en la España ilustrada», *Revista de*

- Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 28 (2010): 11-50. <http://dx.doi.org/10.14198/RHM2010.28.01>
- FERNÁNDEZ ARMESTO, Felipe, «Los imperios en su contexto global, c.1500-c.1800», *Debates y perspectivas: Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, 2 (2002): 27-46.
- FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes, *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*, Madrid, Ecobook, 2011.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y León*, vol. VII, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1901. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000141099&page=1> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1988.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003.
- GARCÍA CANTÚS, Dolores, *Fernando Poo, una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900)*, Valencia, Universitat de València, 2004.
- GONZÁLEZ FANJUL, Genoveva, «El fracaso de España en la primera ocupación de los territorios del golfo de Guinea», *Aldaba* 31 (2001): 71-84. <https://doi.org/10.5944/aldaba.31.2001.20470>
- GRUZINSKY, Serge, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, París, La Martinière, 2005.
- GUIRAO DE VIERNA, Ángel, «Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: diferencias y semejanzas con la británica», *Revista de Historia Naval*, 18 (1987): 73-86. Disponible en: <http://www.armada.mde.es/archivo/mar-digitalrevistas/rhn/1987/1987n18.pdf> [consultado por última vez el 20 de diciembre de 2019].
- HAUSBERGER, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, México, Colegio de México, 2018.
- HERNÁNDEZ FRANCO, Juan, *Aspectos de la política exterior de España en la época de Floridablanca*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1992.
- HERTZOG, Keith P., «Naval Operations in West Africa and the Disruption of the Slave Trade during the American Revolution», *The American Neptune*, 55 (1995): 42-48.

- KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.
- LUENGO GUTIÉRREZ, Pedro, «Military Engineering in Eighteenth-Century Havana and Manila: The Experience of the Seven Years War», *War in History*, 25 (2017): 123-141. <https://doi.org/10.1177/0968344515620829>
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, «De las reliquias de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII», en Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís (coords.), *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia, Editum, 2011: 49-90.
- MARSHALL, Peter J., *The Making and Unmaking of Empires: Britain, India, and America, c.1750-1783*, Oxford, Oxford University Press, 2005.
- MARTÍNEZ CARRERAS, José Urbano, «Carlos III y África: estado de las cuestiones», en *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo, Vol. I: Cincuenta años de historiografía sobre el siglo XVIII*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1990: 915-921.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y Alfonso Mola, Marina, *Europa y los nuevos mundos en los siglos XV-XVIII*, Madrid, Síntesis, 2008.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina, «La Armada en El Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59 (2013): 431-477. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/1818/1718> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- MCNEILL, John R. y MCNEILL, William H., *Las redes humanas. Una historia global del mundo*, Barcelona, Crítica, 2010.
- NEWTON, Joshua D., «Naval Power and the Province of Senegambia, 1758-1779», *Journal for Maritime Research*, 15/2 (2013): 129-147. <https://doi.org/10.1080/021533369.2013.851840>
- NEWTON, Joshua D., «Slavery, Sea Power and the State: The Royal Navy and the British West African Settlements, 1748-1756», *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 41/2 (2013): 171-193. <https://doi.org/10.1080/03086534.2013.779098>

- NIGRO, Jenna, *Colonial Logics: Agricultural, Commercial, & Moral Experiments in the Making of French Senegal, 1763-1870*, tesis doctoral, Chicago, University of Chicago, 2014. Disponible en: <https://hdl.handle.net/10027/19085> [consultado por última vez el 20 de diciembre de 2019].
- OSTERHAMMEL, Jürgen y PETERSSON, Niels P., *Globalization. A Short History*, Princeton/Londres, Princeton University Press, 2003.
- PARKER, Charles H., *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- PARKER, Geoffrey, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- PÉREZ SARRIÓN, Guillermo, *La península comercial: mercado, redes sociales y Estado en España en el siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- RICHARDSON, David, «The British Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660-1807», en Marshall, Peter J. y Low, Alaine (eds.), *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 1998: 440-464.
- RIVERA GARCÍA, Antonio, «Floridablanca y los cambios en la política exterior: la lucha por el equilibrio y la centralidad de ultramar», *Res Publica*, 22 (2009): 111-126. <https://revistas.ucm.es/index.php/RPUB/article/view/46109/43345> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- SALAFRANCA ORTEGA, Jesús F., *El sistema colonial español en África*, Málaga, Algazara, 2001.
- SANTANA PÉREZ, Germán, «Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period», *International Journal of Maritime History*, 53/4 (2018): 207-222. <https://doi.org/10.1177%2F0843871418808498>
- SANTANA PÉREZ, Juan Manuel, «The African Atlantic Islands in Maritime History during the Ancien Régime», *International Journal of Maritime History*, 53/4 (2018a): 634-648. <https://doi.org/10.1177%2F0843871418803301>
- SANTANA PÉREZ, Juan Manuel, «Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen», *Cuadernos Americanos* 142/4 (2018b): 113-135. <http://www.cialc.unam.mx/cuadamer/textos/ca142-113.pdf> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- SEARING, James F., *West African Slavery and Atlantic Commerce: The Senegal River Valley, 1700-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.
- SILVA, Daniel B. Domingues da, *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.

- STROBEL, Christoph, *The Global Atlantic, 1400 to 1800*, Nueva York, Routledge, 2015.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Compañía Gadicana de Negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1973.
- VILAR RAMÍREZ, Juan Bautista, «España en Guinea Ecuatorial (1778-1892)», *Anales de la Universidad de Murcia* 3-4 (1969-70): 265-306. <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/22006/1/03%20España%20en%20Guinea%20Ecuatorial.pdf> [consultado por última vez el 19 de diciembre de 2019].
- WALKER, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979.
- ZWART, Pim de y ZANDEN, Jan Luiten van, *The Origins of Globalization. World Trade in the Making of the Global Economy, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.