

Brasil y Maranhão en el tráfico de esclavos hacia el Caribe español, siglos XVI-XVII

The role of Brazil and Maranhão in the slave trade to the Spanish Caribbean in the sixteenth and seventeenth centuries

David Wheat

Michigan State University, USA

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9396-4276>

dwheat@msu.edu

Recibido: 11 de septiembre de 2023. **Aceptado:** 5 de diciembre de 2023. **Publicado:** 11 de marzo de 2025.

RESUMEN: A partir de diversas fuentes del Archivo de Indias y de otros repositorios, en este ensayo se reconstruyen tres itinerarios marítimos poco conocidos que demuestran el polifacético papel de Brasil en el tráfico de esclavos hacia el Caribe español hasta el final de la Unión Ibérica en 1640. Algunos barcos negreros zarparon de Luanda con destino en Brasil, pero arribaron en el Caribe. Otros, que partieron de Angola, hacían escala en Pernambuco u otro puerto brasileño de camino al Caribe. Un tercer grupo de embarcaciones llevaba “indios brasileños” y otros cautivos desde la América portuguesa, especialmente Maranhão, directamente al Caribe.

PALABRAS CLAVE: Tráfico transatlántico de esclavos; tráfico intra-americano; Angola; Brasil; Pernambuco; Maranhão; Caribe español; esclavitud indígena.

ABSTRACT: Drawing on diverse sources from the Archivo General de Indias and other repositories, this essay reconstructs three little-known maritime itineraries that demonstrate Brazil’s multifaceted role in the slave trade to the Spanish Caribbean until the end of the Iberian Union in 1640. Some slaving voyages departed from Luanda bound for Brazil, but went to the Caribbean instead. Others sailed from Angola and made a stopover in Pernambuco or another Brazilian port en route to the Caribbean. A third group of vessels transported “Brazilian Indians” and other captives from Portuguese America, especially Maranhão, directly to the Caribbean.

KEYWORDS: Transatlantic slave trade; Intra-American traffic; Angola; Brazil; Pernambuco; Maranhão; Spanish Caribbean; Indian slavery.

Cómo citar este artículo / Citation: Wheat, David. 2024. “Brasil y Maranhão en el tráfico de esclavos hacia el Caribe español, siglos XVI-XVII”. *Revista de Indias* 84 (291): 1625. doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2024.1625>.

De todos los registros de “extranjeros” redactados por los oficiales reales en puertos hispanocaribeños durante la primera mitad del siglo XVII, el más detallado fue la “Relación y abecedario de los extranjeros” realizada en Cartagena de Indias entre 1630 y 1631, en la cual 154 portugueses representaban casi el 80 % de las personas censadas¹. Curiosamente, algunos habían embarcado en navíos que iban hacia Salvador da Bahia o Maranhão, pero arribaron “con tiempos contrarios” en La Margarita o Santo Domingo, pasando después a Cartagena; otros que llegaron “por la vía del Brasil” habían zarpado de la América portuguesa, arribando en Cartagena u otro puerto caribeño². Según Vila Vilar, de cada diez portugueses que entraron en el Caribe, cuatro llegaron a bordo de un barco negrero³. Algunos podrían haberse embarcado en puertos brasileños. Pedro de Farias, que se ocupaba en traficar africanos esclavizados desde Cartagena a Lima, había llegado a Puerto Rico en 1627 “por la vía del Brasil en una nao de armaçon de negros”⁴. Lorenzo de Vega, “natural de Fernanbuco”, decía haber llegado a Cartagena seis años antes, acompañado por su madre, “en el navío de Antonio de Pereira, que avía traido armaçon de negros”⁵. Luis Caravallo, “maestro de dançar y acer sillas de brida y de gineta”, llegó el mismo año “desde el Brasil en el navío de Diego de Fonseca”, que había zarpado de Angola y evidentemente hizo una escala en Brasil antes de dirigirse a Santo Domingo y Cartagena⁶.

La presencia de los “portugueses” en el Caribe español se refleja en una larga tradición historiográfica cada vez más matizada⁷, reforzada por trabajos que subrayan el impacto del mundo lusoatlántico en los puertos hispanocaribeños⁸ o la amplia circulación de individuos lusos en otros territorios reclamados por la Corona española, especialmente durante la incorporación de Portugal a la Monarquía Hispánica (1580-1640)⁹. Sin embargo, los lazos históricos entre Brasil y el Caribe en este periodo han sido poco explorados¹⁰. Conviene recordar que algunos mercaderes afincados en la península ibérica o en Ámsterdam consolidaron sus fortunas a través de estrategias empresariales que mezclaban el envío de esclavos y mercancías al Caribe con el comercio del azúcar brasileño o del palo brasil, o con el tráfico de esclavos desde Angola a Brasil, entre otros negocios¹¹. También deben tenerse en cuenta los recientes avances en la historiografía de la América portuguesa en el marco de la Monarquía Hispánica, especialmente los trabajos que abordan el comercio extraimperial y los movimientos transfronterizos¹². La base de datos *Brasilhis*, que contiene información sobre más de 5.000 individuos y reconstrucciones cartográficas de más 300 viajes, constituye un hito importante¹³. Su categoría “medios de transporte” incluye al menos 56 barcos negreros. La mayoría de ellos llevaban esclavos a Brasil o navegaban desde un puerto

¹ Vila Vilar 1979.

² Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Santa Fe 56B, n.º 73a, ff. 9r-9v, 12v-13v, 21v-22r, 27r.

³ Vila Vilar 1979, 157.

⁴ AGI, Santa Fe 56B, n.º 73a, ff. 24r-24v.

⁵ AGI, Santa Fe 56B, n.º 73a, f. 18r.

⁶ AGI, Santa Fe 56B, n.º 73a, f. 18v. Vila Vilar 1977, 278-279.

⁷ Por ejemplo, Hamm 2016. Schwartz 2022. Okhovat 2023.

⁸ Rocha 2019. Wolff 2022. Eagle 2023.

⁹ Por ejemplo, Sullón Barreto 2016. Álvarez Santos 2019. Vilardaga 2020.

¹⁰ Una excepción notable es la hipótesis de que “Puerto Rico fungía como parte del espacio marítimo circulatorio relacionado con el Brasil” en la década de 1630 debido a las agresiones holandesas que interrumpieron el tráfico entre Portugal y Brasil. Wolf 2022, 72, 84.

¹¹ Fernández Chaves 2022a; 2022b; 2022c. Véase también Bonciani 2020.

¹² Cardim 2004. Megiani, Santos Pérez y Silva 2016, 7-21. Krause 2017. Santos 2019. Santos Pérez, Megiani y Ruiz-Peinado Alonso 2020.

¹³ Santos Pérez 2020, 43. *Brasilhis Database. Redes personales y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica, 1580-1640*, <https://brasilhis.usal.es>.

brasileño hacia Buenos Aires¹⁴. Desde una perspectiva caribeña, sobresale el itinerario del navío Nuestra Señora del Rosario y San Antonio, que navegó desde Luanda a Maranhão y de allí a La Guaira en la costa venezolana, donde en enero de 1637 desembarcó un número indeterminado de “negros esclavos”¹⁵. Como se podrá inferir de este caso y de los testimonios recabados en Cartagena en 1630 y 1631, algunos de los viajes esclavistas que fondearon en los puertos hispanocaribeños habían hecho escala en el noreste brasileño. La conocida base de datos *SlaveVoyages* — herramienta fundamental para el estudio de la historia del tráfico de africanos esclavizados hacia América— al presente contiene información sobre 17 viajes que hicieron una escala en Brasil antes de desembarcar cautivos en un puerto hispanoamericano entre finales de siglo XVI y mediados del siglo XVII. Pero la gran mayoría de ellos (14 viajes) no atracaron en el Caribe, sino en Buenos Aires¹⁶.

A modo de complementar los estudios arriba mencionados y contribuir a las bases de datos *Brasilhis* y *SlaveVoyages*, este ensayo reconstruye tres patrones dentro del tráfico de personas esclavizadas, que demuestran o la sustitución de destinos brasileños por destinos caribeños o trayectos directos desde Brasil hacia el Caribe español. Sin restar importancia a los extensos lazos existentes entre los puertos lusoaffricanos e hispanocaribeños, este ensayo pone de relieve que hasta el final de la Unión Ibérica en 1640 la América portuguesa también desempeñó un papel estructural en el tráfico de personas hacia el Caribe que hasta ahora no se ha reconocido. En primer lugar, entre los barcos negreros que zarparon de Angola con destino a Brasil, algunos llegaron al Caribe. Estas arribadas se produjeron con cierta frecuencia a lo largo del periodo de la unión de Coronas ibéricas. Un segundo grupo de viajes estaba formado por los navíos que partieron de Angola y se detuvieron durante un tiempo en Pernambuco, Salvador da Bahia o Maranhão antes de llegar a sus destinos caribeños¹⁷. Nuestras fuentes son fragmentarias, pero es probable que estas escalas fueran muy comunes a partir de la década de 1590. Un tercer patrón de actividad consistía en viajes intra-americanos que llevaron desde la América portuguesa al Caribe mercancías y cautivos de diversos orígenes, sobre todo personas indígenas.

ARRIBADAS TRANSIMPERIALES: DESDE ANGOLA AL CARIBE EN VEZ DE BRASIL

Aunque Brasil nunca tuvo un papel formal en el marco de la administración del tráfico transatlántico hacia el Caribe español, los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla eran conscientes de que algunos mareantes procedían de Brasil, entre otros muchos lugares. Según los registros de barcos negreros realizados en puertos peninsulares, entre los tripulantes a veces se

¹⁴ <https://brasilhis.usal.es/es/seccion-contenido/8962>. Para estos viajes, la base de datos *Brasilhis* recurre con frecuencia a la base de datos *SlaveVoyages: Trans-Atlantic Slave Trade Database* (<https://www.slavevoyages.org>) (= TSTD).

¹⁵ <https://brasilhis.usal.es/es/transporte/barco-ns-del-rosario-y-san-antonio>. En *SlaveVoyages*, viaje 41949 (= TSTD 41949), la cifra de 287 esclavos desembarcados es imputada. Arcila Farias 1986, 285.

¹⁶ TSTD 29238, 29277, 41949, 42834, 42839, 42842, 42843, 42853, 42854, 42913, 42918, 42933, 42935, 42936, 42940, 42942, 42944.

¹⁷ Creado en 1621, el extenso Estado de Maranhão estaba formado por las capitanías de Maranhão y Grão Pará, establecidas en 1614 y 1615 respectivamente. Aunque con el paso del tiempo el término se referiría a una entidad geográfica y administrativa cada vez más concreta, en la primera mitad del siglo XVII “Maranhão” abarcaba una extensión geográfica mucho mayor que el actual Estado del mismo nombre (incluidos algunos territorios al oeste de la línea de demarcación establecida por el Tratado de Tordesillas), de modo que para el periodo estudiado en este ensayo “Maranhão” y “Amazônia” son términos prácticamente intercambiables. Véase Cardoso 2017, 43-53.

incluía a personas como el “paje Antonio Prieto... natural del Brasil”, que en 1624 sirvió a bordo de un navío que se preparaba para navegar desde Lisboa a Cabo Verde y Cartagena de Indias¹⁸; “Francisco Hernandez grumete natural de Hernambuco”, que trabajaba en un filibote que partió de Sanlúcar rumbo a Angola en 1625¹⁹ o “Blas Gómez grumete mulato... natural de la Baía de Todos Santos”, quien en 1628 se encontraba a bordo de un navío inspeccionado en Sevilla antes de emprender su viaje hacia Angola²⁰. Incluso las propias embarcaciones podían ser de origen brasileño. Según su registro hecho en Sevilla en 1619, antes de partir para Angola y Veracruz el navío San Francisco había sido “fabricado en el Brasil”²¹. Aunque tales referencias a Brasil son escasas en los registros peninsulares, las fuentes creadas posteriormente en puertos americanos indican que estos barcos frecuentemente se desviaban de las trayectorias estipuladas²². La importancia de Brasil en el tráfico de esclavos hacia el Caribe se asienta casi exclusivamente de itinerarios no registrados.

Entre las diversas formas de transportar cautivos africanos hacia Hispanoamérica en los siglos XVI y XVII sin la autorización de la Casa de la Contratación, la mejor estudiada ha sido la arribada: es decir, la llegada de un barco sin registro o a un puerto que no correspondía al destino especificado en su registro, con la excusa de haber experimentado una tormenta, una avería o un levantamiento, o de haber sido amenazado por navíos enemigos²³. La categoría de arribada engloba una gran variedad de rutas, mercancías y posibles motivos, pero en el Caribe antes de 1640 solían ser navíos “portugueses”, muchos de los cuales iban supuestamente hacia la América portuguesa. Desde mediados del siglo XVI un importante foco de estas arribadas fue la isla Española, donde, según observa Marc Eagle, “quizá la mayoría” de los barcos que llegaron sin registro “arribaron yendo desde Portugal para Brasil, o regresando de Brasil para Portugal”²⁴. Una cédula real enviada a la Audiencia de Santo Domingo en 1582 expresamente prohibía la descarga de los navíos portugueses que llegasen a La Española con destino a Brasil; sus tripulaciones solamente deberían hacer lo imprescindible para proseguir su viaje²⁵. Pero en La Española ya se sabía que aquellos barcos tendrían que emprender un viaje muy largo. Debían navegar hacia el noreste una distancia considerable, casi como si se dirigiera a España, para retomar su ruta hacia Brasil²⁶. Además de fracasar en su intento de erradicar las arribadas a La Española, la cédula de 1582 podría haber contribuido a su intensificación en otros lugares. Otras cédulas promulgadas en 1626 denunciaban los “muchos navíos de portugueses” que arribaban a “la ysla Española Cartaxena Margarita Rio de Lacha Puerto Rico Habana Onduras y Nueva España y de otras provincias de las Yndias”²⁷. Según Jennifer Wolff, las dos terceras partes de los navíos que llegaron de arribada a Puerto Rico entre 1580 y 1636 habían partido de puertos lusoatlánticos; entre ellos, más del 40 % navegaban hacia “Brasil” o “Maranhão” u otro territorio portugués²⁸.

Los barcos que zarparon de Portugal, Madeira o las Azores rumbo a la América portuguesa generalmente transportaban mercancías, pero a veces sus tripulaciones incluían individuos esclavos.

¹⁸ AGI, Contratación 2885, n.º 20, f. 718r. Véase también Mouta 2019, 723.

¹⁹ AGI, Contratación 2886, n.º 14, f. 560r.

²⁰ AGI, Contratación 2888, n.º 1, r. 4, f. 155r.

²¹ AGI, Contratación 2881, n.º 12, f. 335r. Mouta 2019, 719.

²² Eagle y Wheat 2020, 47-49.

²³ Vila Vilar 1977, 169-175. Navarrete Peláez 2007. Castillo Palma 2016. Wolff 2022, 55-59. Eagle 2023.

²⁴ Eagle 2018, 123.

²⁵ AGI, Santo Domingo 868, L.3, f. 111v.

²⁶ Eagle 2018, 128.

²⁷ AGI, Indiferente 536, L.YY1, ff. 1r-3v, 8r-11r.

²⁸ Wolff 2022, 59-60, 81-86, 109-111.

vizados u otras personas no libres de origen africano que servían a los marineros o pasajeros. Ese fue el caso del navío San Francisco, que había partido de Lisboa con escala en Madeira con destino a “Brasil”, pero arribó a Santo Domingo en 1586 con vinos, mercancías y dos o tres esclavos; el año siguiente, otro buque que navegaba desde Oporto hacia Brasil se perdió en la costa de La Española cerca de la Isla Saona, y un “esclavo negro” que iba a bordo fue vendido posteriormente en Santo Domingo²⁹. Un caso similar fue el del Santa Cruz, que zarpó de Lisboa y se dirigía a Brasil, pero fondeó en Puerto Rico con mercancías y esclavos en 1584³⁰. Otras arribadas de este género zarparon de las Canarias o Santiago de Cabo Verde³¹.

La inmensa mayoría de los africanos esclavizados llevados al Caribe en lugar de Brasil procedían de Angola. En 1575 dos embarcaciones que tendrían que haber ido desde Angola a Lisboa llegaron a La Española cargadas de cautivos³². Y en 1583 Amador Gonçalves Landino partió de São Tomé rumbo a Pernambuco en otro barco que arribó a Santo Domingo con “ciento y noventa piezas desclabos”³³. Que sepamos, durante el medio siglo siguiente todas las arribadas que llevaron esclavos africanos al Caribe en lugar de a la América portuguesa zarparon de Angola. Hasta la fecha hemos encontrado pruebas de 18 viajes de este tipo, que entre 1585 y 1635 fondearon en puertos hispanocaribeños, incluyendo uno que naufragó en el Río Magdalena. Para ocho de ellos, no disponemos de información precisa sobre su destino previsto; solo se sabe que tendrían que haberse dirigido a “Brasil”. En cambio, dos navíos que fondearon en Santo Domingo en 1605 y 1607 navegaban desde Angola “para la Baya con esclabos negros” y “para el Rio de Jenero partes del Brasil con armason desclabos”³⁴. Los ocho barcos restantes habían zarpado de Angola con destino a “Pernambuco” (tabla 1).

Es altamente probable que otros viajes adicionales llevaran cautivos desde Angola al Caribe español en lugar de a la América portuguesa durante las décadas anteriores de 1640. A diferencia de los registros expedidos por la Casa de la Contratación, otras fuentes coetáneas concedían la posibilidad de que los viajes esclavistas pudieran desviarse de sus rumbos planeados, bien por tormenta, por toparse con enemigos o simplemente por el propio interés de los navegantes. En una carta firmada ante un notario en Garachico en 1622, el maestre y piloto de la nao San Juan Bautista dejaron constancia de haber cargado vinos para llevar a Luanda, con un préstamo y “por quenta y orden de Simón y Lorenzo Pereyra, residentes en corte de Su Magestad”. Con las ganancias del vino tinerfeño, comprarían “esclabos buenos y sanos” y los transportarían desde Angola “a la ciudad de Pernambuco o Vaya de todos los Santos” o a otro puerto en “las partes del Brasil”. Después de vender a los cautivos, comprarían “azucares buenos” y “blancos” para entregar a un socio de los Pereira en Oporto o Viana, socio al que también darían otros beneficios económicos. Desconocemos los resultados del viaje, pero cabe señalar que el maestre y piloto reconocían en la carta que podrían cambiar de rumbo durante su transcurso. Si en lugar de navegar hacia Brasil decidieran “azer biaje en derechura de Angola para las Yndias de su Magestad”, venderían los esclavos y enviarían los dineros “en los primeros galeones o flota de su Magestad que venga para los reinos de Castilla”, pagando un interés más elevado³⁵.

²⁹ AGI, Contaduría, 1053, n.º 7, pliegos 10 y 16; n.º 8, pliego 11.

³⁰ Gelpí Baíz 2000, 221. Wolff 2022, 87.

³¹ Rodríguez Yanes 1992, 54-55. Álvarez Santos 2020, 210. Wolff 2022, 93-95.

³² Wheat y Schultz 2022.

³³ Fernández Chaves 2022a, 474. AGI, Contaduría 1053, n.º 6 (1.ª parte), f. 29r. AGI, Contaduría 1058, f. 22r.

³⁴ AGI, Contaduría 1056, n.º 1, r. 2 (1607), pliegos 7-8.

³⁵ Macías 2015, 111-120.

Fecha de arribada	Navío	Maestre	Esclavos	Supuesto destino	Lugar de arribada
1585-10-02	La Trinidad	Antonio de Seixas	164	Brasil	Santo Domingo
1587-04-20	NS Concepción	Gaspar Díaz	246	Brasil	La Guaira
1589 (aprox.)	San Rafael	Jerónimo Pérez	?	Pernambuco	Santa Marta
1591-03-23	Espíritu Santo	Pedro de Arze	122	Pernambuco	Río Magdalena
1594-10-16	La Trinidad	Manuel Fernández	206	Brasil	La Guaira
1600-07-25	San Juan	Cristóbal Martínez Núñez	126	Pernambuco	Cartagena
1605-02-24	NS Betancor	Luis de Acosta	249	Pernambuco	Cartagena
1605-12-??	NS Buen Viaje	Mano de Beche	102	Bahia	Santo Domingo
1607-02-14	San Antonio	Francisco de Coito	111	Brasil	Cartagena
1607-03-28	Santa Lucía	Juan de Samora	38	Rio de Janeiro	Santo Domingo
1608-??-??	NS Buen Viaje	Andrés de Solís	?	Brasil	Puerto Rico
1609-03-16	NS Rosario	Antonio Tinoco	106	Pernambuco	Cartagena
1614-??-??	San Antonio	Domingo Pérez	60	Pernambuco	Santa Marta
1616-03-18	Santiago	Manuel Díaz Castaño	25	Brasil	Cartagena
1623-03-11	NS Concepción	Pedro Gómez Pereira	44	Pernambuco	Santo Domingo
1625-08-22	NS Rosario	Nicolás de Lemus	68	Brasil	Santo Domingo
1627-06-??	San Ignacio	Sebastián Cardoso	?	Pernambuco	Santo Domingo
1635-05-26	NS Concepción	Manuel Carvalho Lopez	450	Brasil	Santa Marta, Cartagena

Tabla 1. Viajes desde Angola hacia Brasil que arribaron en el Caribe. Fuentes: Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Contaduría 1056, n.º 1, r. 2 (1607, pliegos 7-8. AGI, Contaduría 1057, n.º 1, ff. 22r, 26r-26v. AGI, Contaduría 1384, n.º 3, r. 5, ff. 51r-54r. AGI, Contaduría 1399, n.º 3, pliegos 68-69, 87, 94; n.º 4, pliegos 35, 37. AGI, Contratación 736B, n.º 31. AGI, Contratación 4735, n.º 1, [s/n], “Cartagena 1607”. AGI, Escribanía 364A, pieza 28, ff. 13r-13v. AGI, Escribanía 591A, pieza 73. AGI, Santa Fe 74, n.º 6, ff. 17v-18r. Archivo General de la Nación, Bogotá (AGN, Visitas, Bolívar 7, ff. 27v, 29r, 32r. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Inquisición 4816, n.º 22. “Libro de Acuerdo...” 1942: 79-80. Acosta Saignes 1967, 63. Arcila Farias 1983a, 142, 149. Borrego Plá 1983, 59. Böttcher 2003, 48-49. Eagle 2023, 16-17, 33. Newson and Minchin 2007, 65. Vila Vilar 1977, 171, 248-249, 278-279. Wheat y Schultz 2022, 504. Wolff 2022, 94, 125. Base de datos *Slave Voyages: Trans-Atlantic Slave Trade Database* (TSTD) 28098, 28154, 28997, 28999, 29095, 29460, 29470, 29504, 41769, 41927, 41930, 41955, 42833, 42953.

En cuanto a tres navíos que arribaron en Santa Marta en 1589, Puerto Rico en 1608 y Santo Domingo en 1627, las fuentes no especifican el número de cautivos que sobrevivieron. En conjunto, de las 15 embarcaciones restantes de la tabla 1 se desembarcaron más de 2.100 africanos esclavizados en el Caribe español. Con toda probabilidad algunos de estos barcos llevaban más cautivos que los que figuran en las fuentes. Existen abundantes motivos para dudar de que las cifras proporcionadas por los maestros y por los oficiales hispanocaribeños fueran siempre fehacientes.

cientes³⁶. No deja de ser llamativo el caso de la nao Nuestra Señora de la Concepción, cuyo maestre y dueño era Manuel Carvalho Lopes. Al llegar a Cartagena en 1635, presentó un registro de la Casa de la Contratación que le autorizaba a llevar 130 cautivos desde Angola a Veracruz o Cartagena³⁷. En la primera inspección de la nao se encontraron 132 africanos supervivientes³⁸. Pero el maestre también traía una *avença* hecha en Lisboa, según la cual llevaría 30 esclavos “*de Angola para o Brazil*”, y otro documento en el que constaba que en Luanda había embarcado 235 africanos esclavizados³⁹. La investigación posterior desveló que Lopes había cargado nada menos que 552 cautivos, de los cuales aproximadamente 100 fallecieron durante en el viaje. Después de hacer escalas en Santa Marta y Gaira (en la costa de Santa Marta), el navío había parado en la Punta de Canoa cerca de Cartagena para que el maestre pudiera negociar con el gobernador antes de entrar en el puerto de la ciudad. En el momento en el que el navío fue inspeccionado, los tripulantes habían escondido unos 320 africanos debajo de cubierta, “detrás de unas esteras o petates que los tapaban”⁴⁰.

El desvío de barcos portugueses hacia puertos hispanocaribeños era una práctica habitual durante el periodo estudiado⁴¹, y dentro de este patrón más amplio, los itinerarios de los navíos enumerados en la tabla 1 proporcionan una idea de la frecuencia de las arribadas en el Caribe de barcos que en principio llevaban esclavos desde Angola al Brasil. Desde una perspectiva centrada en la exportación de cautivos desde Luanda, cabe preguntar hasta qué punto el Caribe y la América portuguesa representaban mercados alternativos o intercambiables. En cualquier caso, evidencian que hasta 1640, Angola, el Caribe español y el noreste brasileño formaban parte de un enorme e interconectado espacio marítimo. Estos viajes esclavistas ponen de relieve la necesidad de contemplar el Caribe español no solamente en relación con Sevilla o con los emergentes asentamientos ingleses, franceses u holandeses en la misma región, sino también con los circuitos atlánticos que tradicionalmente se han considerado pertenecientes al Atlántico Sur.

DESDE ANGOLA AL CARIBE CON ESCALA EN EL NORESTE DEL BRASIL

Los navíos que zarparon de Angola y efectuaron una escala en la América portuguesa de camino al Caribe demuestran aún mejor la interconectividad de estas tres grandes regiones. A veces las pruebas de estos viajes son bastante escuetas. Por ejemplo, el Nuestra Señora de Nazaren partió de Angola y se perdió cerca de Cartagena de Indias en 1609. Los 135 cautivos que sobrevivieron al viaje y al naufragio fueron llevados a la ciudad en otro barco. Sabemos que el navío hizo escala en Brasil porque su maestre decía haber sustituido a un tal Francisco Rodríguez, que a su vez había reemplazado al maestre de registro, que “quedó enfermo en Fernanbuco”⁴². Otro navío, el Nuestra Señora de la Rocha, zarpó de Angola y fondeó en octubre de 1620 en Cumaná, donde desembarcó a 280 personas esclavizadas. En el recuento de los cautivos, se mencionó que siete de ellos no habían sido embarcados en Luanda sino en Olinda, donde el buque

³⁶ Böttcher 2003. Navarrete Peláez 2007. Eagle 2014. Castillo Palma 2016.

³⁷ AGI, Contratación 2891, n.º 11.

³⁸ AGI, Contaduría 1399, n.º 3, pliegos 68-69, 87, 94; n.º 4, pliegos 35, 37. AGI, Escribanía 591A, pieza 73, ff. 24r-37v.

³⁹ AGI, Escribanía 591A, pieza 73, ff. 2r-23r. Sobres *avenças*, véase Eagle 2014.

⁴⁰ Böttcher 2003, 48-49. Newson y Minchin 2007, 65. AGI, Escribanía 591A, pieza 73, ff. 152r-167v. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Inquisición, 4816, n.º 22, ff. 37v-47v.

⁴¹ Vila Vilar 1977, 169-176. Eagle 2014; 2018. Wolff 2022, 55-135.

⁴² Archivo General de la Nación, Bogotá (AGN), Visitas, Bolívar 7, f. 33r.

había hecho escala dos meses antes⁴³. Algunos barcos que partieron de Angola hacia el Golfo de México efectuaron múltiples paradas, entre las cuales la primera solía ser un puerto brasileño. Después de navegar desde Angola a Pernambuco, la nao San Antonio fue a Jamaica, Honduras y finalmente Campeche⁴⁴. El navío Santa Úrsula, que también salió de Angola, hizo escalas en Pernambuco y Campeche antes de desembarcar al menos 239 cautivos en Veracruz⁴⁵.

El hecho de que tantos viajes hayan parado en Pernambuco de camino al Caribe muestra la importancia económica de esta región brasileña, que durante este periodo “disponía de tres grandes posibilidades de negocio que atraían a los comerciantes peninsulares: el azúcar, el palo brasil y el tráfico de esclavos”⁴⁶. Otra ventaja para los maestros de los barcos que iban desde Luanda a Pernambuco “*ou fazem nela escala*”, según el *capitão-mor* de la capitanía en 1620, era que los oficiales de la aduana en Olinda evidentemente estaban dispuestos a hacer la vista gorda ante las irregularidades a cambio de dinero (“*oito vinténs por pisa*”)⁴⁷. Por otro lado, existe la posibilidad de que “Pernambuco” fuera un término general empleado en fuentes hispanocaribeñas para designar todo el noreste del Brasil. Algunos de estos navíos podrían haber parado en Salvador da Bahia, que además de ser la capital administrativa del Estado de Brasil desde la década de 1550, adquiriría una importancia económica aún mayor en el siglo XVII debido a su prominencia en el cultivo y la exportación del azúcar y el tabaco⁴⁸.

Otro patrón de conectividad transregional era el continuo Angola-Maranhão-Caribe. Además de su orientación respecto a los vientos y las corrientes oceánicas que le diferenciaba y separaba de los puertos del Estado de Brasil, Maranhão estaba más próximo al Caribe español, especialmente a Venezuela⁴⁹. Al menos tres navíos que zarparon de Angola hicieron escalas en Maranhão antes de entrar en La Guaira, el puerto de Caracas, con “negros esclavos” y “lienzo de algodón” en los años 1635 y 1637⁵⁰. Aunque el tráfico desde Angola a La Guaira a través de Maranhão parece haber sido más localizado espacial y temporalmente que el de Pernambuco, cabe recordar la importancia del cacao exportado desde Caracas a la Nueva España en esa época. Según Bob Ferry, los caraqueños compraban esclavos procedentes de aquellos navíos con cacao; los navegantes que habían llevado a los cautivos desde Angola transportaban el cacao a Nueva España, donde lo vendían con ganancia⁵¹. Este tráfico desde Luanda hacia Venezuela a través de Maranhão, o en lugar de Maranhão, seguramente comenzó antes de 1635. En 1608 el navío Santiago, capitaneado por su dueño Gerónimo de Almeida, llevaba un almacén de africanos esclavizados hacia “Brasil” pero arribó en La Guaira⁵².

Para las primeras décadas del siglo XVII, disponemos de datos sobre 15 viajes esclavistas que partieron de Angola para el Caribe y realizaron una escala en Pernambuco o Maranhão (tabla 2). Esta cifra no incluye otros viajes como el del “navío de negros” que entró en Cartagena desde

⁴³ Troconis 1969, 146-190.

⁴⁴ Vila Vilar 1977, 171.

⁴⁵ AGI, Escribanía 291A, n.º 6. Vila Vilar 1977, 264-265.

⁴⁶ Silva 2012, 81.

⁴⁷ Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa (AHU), Conselho Ultramarino, Pernambuco, cx.1, doc. 71.

⁴⁸ Krause 2017, 136-137.

⁴⁹ A diferencia de los puertos en la costa oriental de Brasil, Maranhão no pertenecía al Atlántico Sur; además de fuertes vientos contrarios, la misma corriente que facilitaba las travesías entre Brasil y Angola dificultaba notoriamente la comunicación entre los Estados de Brasil y Maranhão. Cardoso 2011, 322; 2017, 43, 164-166. Domingues da Silva y Ribeiro 2020, 494-495. Schwartz 2022, 214-216.

⁵⁰ Arcila Farias 1986, 281-282, 285.

⁵¹ Ferry 1981, 613.

⁵² Arcila Farias 1986, 247.

“Brasil” en 1624, o el de la “nao de armaçon de negros” que llegó a Puerto Rico “por la via del Brasil” en 1627, los cuales igualmente podrían haber zarpado de Luanda⁵³. En 1625 el asentista Manuel Rodrigues Lamego comunicó a la Casa de la Contratación y al Consejo de Indias que, debido a los recientes asaltos al puerto de Luanda, la toma de Bahia por los holandeses y el reclutamiento de marineros para un contrataque ibérico, el tráfico de esclavos desde Angola se había interrumpido. Los armadores no se atrevían a organizar viajes esclavistas porque, como “el camino y altura de la navegacion” desde Angola hacia Cartagena o Veracruz era “la costa del Brasil”, tenían miedo de toparse con los holandeses⁵⁴. Lamego pedía suspender las pagas estipuladas en su asiento porque todos los barcos que navegaran desde Angola hacia el Caribe pasarían por las costas de la América portuguesa. *Slave Voyages* actualmente indica que al menos 436 de los navíos que desembarcaron esclavos en Cartagena de Indias, Veracruz, Santo Domingo u otro puerto hispanocaribeño entre 1583 y 1640 habían zarpado de Angola⁵⁵. ¿Cuántos de estos barcos y cuántos africanos centro-occidentales esclavizados, hicieron una escala en Pernambuco o Maranhão de camino al Caribe? Las cifras verdaderas seguramente fueron más altas que las que figuran en la tabla 2.

La petición de Lamego fue respaldada por trece testigos que podían hablar sobre el comercio de esclavos con conocimiento de causa⁵⁶. Varios dijeron haber realizado múltiples viajes desde Angola a Hispanoamérica o a Brasil. Manuel Méndez de Acuña afirmó haber “hecho muchos viajes a Angola por esclavos y de allí a las Yndias con registro”, o haber “hecho la dicha navegacion siete u ocho vezes”⁵⁷. Aseveró que los barcos que zarpaban de “Angola para Cartagena o Nueva España ban a rreconoser la costa de el Brazil serca de la Baia o a Fernanbuco y es muy hordinario tomar al uno destos puertos para rrehazerse de bastimentos y curar los negros que an caído enfermos en la mar y aderessar sus navíos”⁵⁸. Pedro González Malasbarbas, maestre de la Carrera de Indias, también declaró que los navíos negreros que partieron de Angola para “Tierra Firme o Nueva España” tenían que “rreconoser el Brazil”, y que “allí suelen muy de hordinario tomar la Baia de Todos Santo e Pernanbuco para forneseer sus armasones y curar los esclavos de las enfermedades que llevan de la mar y aderessar sus navíos”⁵⁹. El testigo Salvador Rodríguez, que en 1624 decía haber “nabegado muchas beses a el dicho puerto de Angola y del a las Yndias y a el Brasil”, había sido dueño y armador del navío Santa Úrsula, que zarpó de Angola e hizo escalas en Pernambuco y Campeche antes de llegar a Veracruz con más de 200 africanos esclavos.

⁵³ AGI, Santa Fe 39, r. 1, n.º 3. AGI, Santa Fe 56B, n.º 73a, f. 24r.

⁵⁴ AGI, Contratación 5758, n.º 10, *Ynformación de Manuel Rodrigues Lamego... sobre perjuicios de su asiento con motivo de haver tomado los olandeses la Bahia de Todos los Stos e infestar los mares con esquadras*, Sevilla, 1625, sin foliación.

⁵⁵ <https://www.slavevoyages.org/voyages/kjdzRHyO> (consultado el 18 agosto 2023).

⁵⁶ AGI, Contratación 5758, n.º 10, *Ynformación de Manuel Rodrigues Lamego... sobre perjuicios de su asiento con motivo de haver tomado los olandeses la Bahia de Todos los Stos e infestar los mares con esquadras*, Sevilla, 1625, sin foliación.

⁵⁷ Datos sobre tres viajes en Vila Vilar 1977, 256-257, 262-263, 268-269. TSTD 29195, 29252, 29322.

⁵⁸ AGI, Contratación 5758, n.º 10, *Ynformación de Manuel Rodrigues Lamego... sobre perjuicios de su asiento con motivo de haver tomado los olandeses la Bahia de Todos los Stos e infestar los mares con esquadras*, Sevilla, 1625, sin foliación.

⁵⁹ AGI, Contratación 5758, n.º 10, *Ynformación de Manuel Rodrigues Lamego... sobre perjuicios de su asiento con motivo de haver tomado los olandeses la Bahia de Todos los Stos e infestar los mares con esquadras*, Sevilla, 1625, sin foliación. En 1625 González zarpó de Sanlúcar rumbo a Angola como maestre del navío San Francisco de Paula. Después de arribar en La Margarita, llegó a Cartagena en 1629 en el San Diego con 85 cautivos. Vila Vilar 1977, 270-271. AGI, Contratación 2886, n.º 18. AGI, Contaduría 1397, n.º 4, pliegos 43-44. TSTD 29379, 29777.

vizados en 1622⁶⁰. Es posible que Rodríguez haya parado en Pernambuco u otro puerto brasileño previamente, quizás durante su viaje desde Angola a Cartagena en 1617-1619⁶¹.

Fecha de llegada	Navío	Maestre	Esclavos	Lugar de escala	Destino
1609-08-15	NS Nazaren	Francisco de Acosta	135	Pernambuco	Cartagena
1615-12-28	San Sebastián	Simón Correa Salgado	142	Pernambuco	Cartagena
1619-??-??	San Antonio	Juan de Campos	?	Pernambuco	Jamaica, Honduras, Campeche
1620-10-23	NS Rocha	Nicolas de Sosa y Domingo Esteves	280	Olinda (Pernambuco)	Cumaná
1622-09-10	Santa Ursula	Jorge Pérez	239	Pernambuco	Campeche, Veracruz
1623-06-03	NS Ayuda	Francisco Vieira de Lima	258	Pernambuco	Santo Domingo
1623-09-05	Ángel San Gabriel	Diego Carlos Suarez	158	Pernambuco	Santo Domingo
1623-10-05	Ángel San Gabriel	Diego de Afonseca	197	Pernambuco	Santo Domingo
1624-12-14	San Antonio	Marcos Pereira	130	Pernambuco	Puerto Rico
1625-04-18	San Joseph	Leonardo Vaez Figueroa	75	“Río Normatayn” (Pernambuco)	Santo Domingo
1626-04-26	San Antonio	Juan Mendez Carballo	135	Pernambuco	Santo Domingo
1634-07-03	San Josefe	Martín Pérez	147	Pernambuco	Cartagena
1635-09-19	San Pedro y San Pablo	Francisco Rodríguez Braga	?	Maranhão	La Guaira
1637-01-10	NS Placeres	Antonio Rodríguez	?	Maranhão	La Guaira
1637-01-10	NS Rosario y San Antonio	Antonio Casado	?	Maranhão	La Guaira

Tabla 2. Viajes desde Angola al Caribe con escala en Pernambuco o Maranhão. Fuentes: AGI, Contaduría 1057, n.º 1, ff. 3v-4r, 10v-11r, 15r, 16r, 20v-21v, 25v-26r. AGI, Contaduría 1399, n.º 3, pliego 94; n.º 4, pliegos 33-34. AGI, Contratación 5758, n.º 10, pliego s/n. AGI, Santo Domingo r. 1, n.º 3. AGI, Escribanía 21D, n.º 7, cuaderno 2, fol. 76v. AGI, Escribanía 291A, n.º 6. AGI, Escribanía 591B, pieza 77, ff. 144r-179v. AGI, Santa Fe 38, r. 5, n.º 136d, ff. 43r-46r. AGI, Santa Fe 56B, n.º 73a, f. 18v. AGI, Santa Fe 74, n.º 6, f. 1v. AGN, Visitas, Bolívar 7, f. 33r. Archivo Histórico Ultramarino, Lisboa (AHU), Conselho Ultramarino, Pernambuco, cx.2, doc. 82. Arcila Farias, 1986: 282, 285. Eagle 2023, 14-17, 21, 33. Heintze 1988, 181, 390, 408. Newson y Minchin 2007, 110. Troconis de Veracoechea 1969, 146-190. Vila Vilar 1977, 148-149, 170-171, 264-265, 278-279. Wolff 2022, 98. TSTD 28148, 29277, 29462, 29463, 29464, 29472, 29473, 29635, 29941, 40655, 40677, 41931, 41948, 41949, 41951.

⁶⁰ Vila Vilar 1977, 264-265. AGI, Escribanía 291A, n.º 6. AGI, Escribanía 591B, pieza 77, ff. 144r-179v.

⁶¹ Vila Vilar 1977, 276-277. AGI, Contratación 2879, n.º 10. AGI, Santa Fe 74, n.º 6, ff. 5r-5v. TSTD 29447.

Para otro viaje de Rodríguez, véase TSTD 29606.

Entre los barcos registrados en Sevilla para cargar esclavos en Angola y llevarlos a Hispanoamérica, muchos tardaron varios años en completar el trayecto planeado⁶². Uno de los viajes más prolongados fue quizá el del navío San Josefe, que partió de Sevilla hacia Angola y Cartagena de Indias bajo el mando del capitán Jerónimo Gómez de Fonseca y el maestre Martín Pérez en 1625. Registrado para transportar 150 cautivos, finalmente llegó a Cartagena con 147 africanos esclavizados en julio de 1634, casi nueve años después de la fecha de su despacho en Sevilla⁶³. Este largo retraso no se debió solamente a las distancias entre Sevilla y Angola y Cartagena ni a las incursiones holandesas. Estando en Luanda, el capitán del navío fue encargado de llevar una carta de Fernão de Sousa, el gobernador de Angola, dirigida a la Corona y firmada en el día 2 de agosto de 1627. La misiva fue enviada “por Pernambuco” en el “nauijo de Ieronymo Gomez d’Affonseca”⁶⁴. Este caso proporciona un buen ejemplo de cómo las escalas en la América portuguesa podrían haber aumentado las duraciones de los viajes transatlánticos. Después de pasar meses (o años) en Angola, algunos barcos negreros quedaron un tiempo en puertos luso-americanos, desde los cuales pudieron haber hecho otros viajes antes de poner rumbo al Caribe.

Algunos navíos tardaron tanto que podrían haber hecho múltiples viajes de ida y vuelta entre Luanda y Brasil, incluso a puertos como Rio de Janeiro, antes de navegar desde Angola al Caribe español. Estos itinerarios no distarían mucho de los de los navíos que iban desde Tenerife a Rio de Janeiro, donde venderían vino y cargarían azúcar; desde Rio a Luanda, donde intercambiarían el azúcar por esclavos, y desde Luanda a Veracruz o Cartagena de Indias, donde los cautivos se venderían⁶⁵. Desconocemos el número de barcos que siguieron un itinerario multietapa de este tipo, pero tenemos algunas pistas. El navío Nuestra Señora de las Nieves era uno de los barcos que navegaron desde Angola al Caribe en los años 1619 a 1622 sin registro, portando solamente un despacho emitido en Luanda por un factor del asentista Antonio Fernandes de Elvas⁶⁶. Presentado en Santa Marta en octubre de 1619 por el maestre Juan de Santiago, el concierto firmado en Luanda dos meses antes mencionó que “agora vino de Fernanbuco”⁶⁷. Es decir que Santiago había navegado desde Pernambuco a Angola y de allí a Santa Marta. Aún más ilustrativo es el itinerario de Simón Correa Salgado, maestre y dueño del navío Nuestra Señora de la Caridad, que en 1614-1615 fue desde Lisboa a Angola y Cartagena de Indias realizando dos escalas en Pernambuco⁶⁸. Había salido de Lisboa en 1614 para cargar esclavos en Angola, pero “con temporales arribó al puerto de Pernanbuco del Brasil”. Prosiguió su viaje y embarcó a los cautivos en Angola, pero debido al fallecimiento de su piloto y por falta de bastimento “le fue forçosso el arribar otra vez al dicho puerto de Pernanbuco” antes de llegar a Cartagena a finales de 1615⁶⁹.

El hecho de que muchos viajes esclavistas, especialmente los que procedían de Angola, pudieran haber efectuado escalas en Pernambuco, Bahia o Maranhão de camino al Caribe español cambia nuestra comprensión del tráfico durante las primeras décadas del siglo XVII. En este contexto, la trata transatlántica no era en absoluto triangular⁷⁰. Más que viajes directos entre África

⁶² Vila Vilar 1977, 147-153. Newson y Minchin 2007, 25, 74-75, 107.

⁶³ AGI, Contratación 2886, n.º 5. AGI, Contaduría 1399, n.º 3, pliego 94 y n.º 4, pliegos 33-34. TSTD 29635, 40677.

⁶⁴ Heintze 1988, vol. 2, 181, 390, 408. Sobre la transmisión de información entre Angola y Lisboa a través de Pernambuco, véase también Ito 2023.

⁶⁵ Rodríguez Yanes 2005, 213.

⁶⁶ Vila Vilar 1977, 161-163, 171. TSTD 41917.

⁶⁷ AGN, Fondo Negros y Esclavos, Bolívar 15, ff. 268v-269r.

⁶⁸ Vila Vilar 1977, 148-149. AGI, Contratación 2876, n.º 5, r. 24. AGI, Santa Fe 74, n.º 6, f. 1v.

⁶⁹ AGI, Santa Fe 38, r. 5, n.º 136, ff. 43v-44r.

⁷⁰ “Una idea reductiva”, de acuerdo con Alencastro 2000, 116.

y el Caribe, algunos de los navíos que llevaron africanos esclavizados desde Luanda al Caribe también servían de conducto entre los puertos lusoamericanos e hispanocaribeños. En la misma medida que estos navíos y tripulaciones desembarcaron algunos cautivos o hicieron uso de las infraestructuras portuarias en el noreste de Brasil de camino al Caribe, el tráfico desde Angola al Caribe se fundía con el tráfico desde Angola hacia la América portuguesa. Sin tener en cuenta el número de cautivos que transportaron a Cartagena, Española, Veracruz u otros destinos circunocaribeños, estos viajes también podrían haber desembarcado otros africanos —además de embarcar cautivos, pasajeros o tripulantes adicionales— en Pernambuco, Bahia o Maranhão. Dada la facilidad y aparente habitualidad de los trayectos de ida y vuelta entre Angola y Brasil, cabe preguntar ¿cuántos viajes esclavistas desde Angola hacia el Caribe español fueron prolongados por adicionales trayectos suratlánticos? En fin, un viaje esclavista desde Angola al Caribe podría servir como base de múltiples itinerarios, algunos de los cuales tendrían un fuerte componente lusoamericano.

TRÁFICO INTRA-AMERICANO DE “YNDIOS DE EL BRASIL”

A diferencia de los africanos esclavizados que fueron llevados desde Angola hacia Brasil y de ahí a un puerto hispanocaribeño, otros cautivos transportados al Caribe eran oriundos de la América portuguesa. Hasta la fecha, la noticia más temprana que tenemos de este tipo de tráfico data de la primera mitad de la década de 1520, medio siglo antes de la fundación de São Paulo de Luanda⁷¹. Entre aproximadamente 1522 y 1524, un navío llegó a Puerto Rico desde “la costa de Brasil”. El maestre y otros cuatro “portugueses que binyeron del Brasil” trajeron “un esclabo” cada uno, pero solamente uno de los cautivos fue descrito como “un negro”⁷². Carecemos de información sobre los posibles orígenes de las otras cuatro personas esclavizadas, pero es significativo que, ya en la década de 1530, el cabildo de San Juan solicitara permiso para emplear amerindios brasileños en las minas de Puerto Rico⁷³. A veces nos encontramos con la misma vaguedad en fuentes posteriores; desconocemos por ejemplo si el “armazón de esclavos desde Brasil” que Antonio Rodríguez de Lisboa llevó a aquella isla aproximadamente tres décadas después llevaba cautivos africanos o amerindios o ambos⁷⁴. En otras ocasiones hay claros indicios de que individuos indígenas fueron llevados desde Brasil al Caribe junto a personas esclavizadas de origen africano, o que la mayoría de los cautivos transportados eran indígenas. Ese fue el caso de la “carabela portuguesa” que, según una misiva enviada por Felipe II a la Audiencia de Santo Domingo en 1556, a su entender, había llegado a La Margarita “con trescientas piezas de indios, hombres y mujeres y los vendieron allí en pública almoneda a veinte y cinco pesos y más diciendo que eran del Brasil”⁷⁵.

La misma Audiencia se refirió al tema de nuevo en 1569 en una carta a la Corona que advertía sobre la falta de indios en La Española y la dificultad de obtener esclavos negros, que a los oidores les parecían caros y difíciles de remplazar. Para remediar este problema pidieron autorización para comprar “indios de Brasil pa la labrança” de la isla, los cuales “haviendo serbido doze

⁷¹ Seguramente este tráfico comenzó antes, véase van Deusen 2015, 198-199. Pérez García y Fernández Chaves 2019, 204-205.

⁷² AGI, Contaduría 1073, n.º 6, f. 670v.

⁷³ Murga 1956, 156.

⁷⁴ Wolff 2022, 57-58.

⁷⁵ Rodríguez Morel 2018, vol. 1, 248-250.

años” quedarían “libres para hazer algunas poblaciones”. Al año siguiente, recibieron una real cédula que rotundamente prohibió la compra o transportación de amerindios brasileños hacia la isla⁷⁶. Independientemente del esperado resultado de su petición, la Audiencia evidentemente trataba de legitimar una práctica preexistente. En Sevilla en 1566, el maestre y piloto Luis de Carvajal declaró haber visto “entrar en Santo Domingo un navio cargado de yndios de el Brasil”⁷⁷. En 1568, otro navío de “Brasil” fondeó en el puerto de Santo Domingo con seis o siete “yndios” esclavizados. Además de informar al rey de que no tenían recursos suficientes ni para enviar los cautivos a España ni para devolverles a Brasil, el presidente de la Audiencia desveló la llegada de “otro nabio que agora entra en este puerto por la misma forma y manera quel pasado aunque las pieças de yndios esclabos que trae creo que son tres o quatro mas”. Anticipando la petición que enviaría al año siguiente, mencionó la carestía de cautivos indígenas en la isla y los altos precios de los esclavos africanos, y pidió “licencia para que los portugueses puedan enbiar aqui yndios del Brasil a bender pues ellos los tratan y lleban a Portugal como a berdaderos esclabos suyos”, quedándose libres en un plazo de seis a diez años⁷⁸.

Algo parecido ocurría en La Margarita. Según escribió otro presidente de la Audiencia de Santo Domingo en 1595, “me dicen los pilotos que son las corrientes tan grandes que si echasen un corcho en el agua en las costas del Brasil vendría a parar a La Margarita”⁷⁹. En *Discoverie of Guiana*, un relato de Walter Raleigh basado en el viaje realizado ese mismo año por el autor, este decía que los españoles adquirirían cautivos en Guayana a cambio de hachas⁸⁰. Este comercio informal, que también incluyó el tráfico de personas indígenas, posiblemente se extendió hacia Brasil. En 1609, Felipe III escribió al gobernador de La Margarita sobre los “muchos indios que se han traído de la provincia de Guayana y de otras partes” a la isla, “los cuales se han vendido y venden públicamente como si fueran esclavos, sirviéndose dellos las personas que los compran”⁸¹. Al año siguiente, el gobernador recibió otra cédula pidiendo información sobre la servidumbre de los amerindios en la isla. Según la información que había llegado a la Corona, “en esa isla ha habido indios guaiqueríes en gran número”, pero quedaban menos de 140, ya que muchos habían fallecido o huido para evitar el maltrato. Alrededor de 1610 había unos “seiscientos indios de otras naciones” en la isla, “que todos sirven como esclavos andando desnudos y mal tratados y se venden públicamente trayéndolos de las islas del Guayana, la Trinidad y la Nueva Andalucía”⁸².

Aunque fue de menor escala que el tráfico transatlántico de africanos esclavizados, cabe señalar que el tráfico de indígenas brasileños hacia el Caribe español formaba parte de un flujo comercial más diversificado. Muchas de las embarcaciones que llegaron al Caribe procedentes de la América portuguesa no llevaron cautivos, sino productos como el palo brasil, el algodón o el azúcar⁸³. Era habitual que los barcos que zarparon de Pernambuco o Maranhão y desembarcaron esclavos o cautivos en el Caribe también transportaran productos brasileños. Por ejemplo, el Santiago, que en 1584 partió de “Brasil” y arribó en Santo Domingo de camino a Lisboa, llevaba

⁷⁶ AGI, Santo Domingo 899, L.2, ff. 165v-166r. Stone 2019, 62.

⁷⁷ AGI, Justicia 1120, n.º 1, r. 1, pieza 4, f. 9v.

⁷⁸ Eagle 2018, 123. AGI, Santo Domingo 71, ff. 492r-493v.

⁷⁹ Rodríguez Morel 2019, 313.

⁸⁰ Citado en Arena, 2017: 68.

⁸¹ AGI, Santo Domingo 869, L.6, f. 60v. Konetzke 1953, vol. 2, 173.

⁸² AGI, Santo Domingo 869, L.6, f. 93r. Konetzke 1953, vol. 2, 176.

⁸³ Hasta ahora tenemos constancia de 23 viajes adicionales que navegaron desde “Brasil”, Bahia, Ceará, Maranhão, Pará, Paraíba o Pernambuco al Caribe entre 1563 y 1638, pero que sepamos no llevaron esclavos.

“açucares y otras cossas” más “treze sclavos negros y un yndio de el Brazil”⁸⁴. El tráfico de personas no libres desde Brasil hacia el Caribe era un componente de un comercio intra-americano que quedaba mayoritariamente fuera del alcance de los oficiales de la Casa de la Contratación. Algunos de los viajes que arribaron al Caribe llevaban mercancías —y quizás cautivos—, que previamente podrían haber llegado a Brasil (o a Luanda) desde tierras mucho más lejanas. Navegando desde “Brasil” hacia Terceira en 1595, el navío Nuestra Señora del Rosario arribó en La Guaira con 92 “piezas de esclavos”, pimienta, canela, clavo y “telas de la India”⁸⁵.

Si los estudios sobre las conexiones marítimas entre Brasil e Hispanoamérica hasta ahora se han centrado en el Río de la Plata, los viajes esclavistas enumerados en la tabla 3 señalan la existencia de otro flujo intra-americano orientado hacia el Caribe español. Además, estos viajes se parecen a muchos de los que partieron desde Rio de Janeiro y otros puertos brasileños hacia Buenos Aires en la misma época. Ambos tráficos llevaron mercancías o bastimentos junto con cautivos de diversos orígenes, y a veces es difícil distinguir el tráfico intra-americano del tráfico transatlántico⁸⁶. Algunas de las personas esclavizadas que fueron transportadas desde Pernambuco o Bahia hacia el Caribe español eran descritos como “negro” o “de tierra Angola”; estos trayectos podrían haber sido continuaciones de viajes esclavistas que comenzaron en Angola. Otros individuos, a veces transportados en los mismos barcos, eran descritos como “mulato” o “criollo de Fernanbuco” y podrían haber embarcado en puertos brasileños. Al menos diez viajes transportaron “indios”, “esclavos indios” o “piezas de indios” desde la América portuguesa al Caribe español en este periodo, a veces en navíos que también llevaban “esclavos negros”. Que sepamos, a partir de 1615 todos los cautivos indígenas que fueron llevados desde la América portuguesa al Caribe fueron traídos de Maranhão. En otras palabras, a la ya formidable historiografía de la esclavitud indígena en Amazônia, cabe añadir que algunas personas esclavizadas fueron desplazadas por mar hacia el noroeste y vendidas en el Caribe español⁸⁷.

En Maranhão la primera mitad del siglo XVII estuvo marcada en parte por las ambiciones de diferentes grupos europeos —portugueses y españoles, italianos, ingleses, irlandeses, holandeses y franceses— que trataron de establecerse en la zona⁸⁸. Notablemente los franceses liderados por Daniel de la Touche, Monseñor de la Ravardière, demostraron una gran habilidad para comunicarse e integrarse con los grupos Tupi que vivían en la región. También pactaron una tregua con los líderes de la primera armada portuguesa que vino de Pernambuco en 1614 para desalojarlos de su asentamiento, la Francia Equinoccial. La paz duró hasta la llegada en 1615 de una segunda armada portuguesa reforzada con aliados indígenas y algunos españoles⁸⁹. Después de la muerte de más de 60 franceses, llegaron a otro acuerdo, según el cual los franceses entregarían la fortaleza de São Luis, su artillería y el territorio de Maranhão a los portugueses, pero guardarían sus armas y banderas, volviendo a Francia en dos navíos prestados y tripulados por los portugueses⁹⁰. Después del final del conflicto, en noviembre de 1615, según Alirio Cardoso, la hostilidad entre los europeos se desvaneció y es probable que los franceses que habían permanecido en Maranhão hayan servido de guías e intérpretes para los ibéricos recién llegados⁹¹.

⁸⁴ AGI, Contaduría 1053, n.º 6 (1585, 2.ª parte), ff. 11v, 21r.

⁸⁵ “Libro de Acuerdo...” 1942: 80-82. Arcila Farias 1983b, 20-36. Acosta Saignes 1967, 63.

⁸⁶ Schultz 2017.

⁸⁷ Además de otras obras aquí citadas, véase por ejemplo Sommer 2005. Chambouleyron 2016. Dias 2017.

⁸⁸ Lima 2006. Cardoso 2017, 89-119.

⁸⁹ Los aliados incluían a los Tabajaras, Tapuias, Tremembés, Caetés y Potiguares. Lima 2006, 51-54.

⁹⁰ Hemming 1978, 198-212. Cardoso 2011; 2017, 147-153. Marques 2014.

⁹¹ Cardoso 2017, 126-127.

Fecha de llegada	Navío	Maestre	Cautivos	Lugar de salida	Lugar de llegada
ca. 1523	??	Gonçalo Pinto	un “negro” y 4 “esclavos”	Brasil	Puerto Rico
1536-09-02	Concepción	Leonardo Andres	“esclavos yndios”	Brasil	Santo Domingo
1538-08-??	??	??	140 personas indígenas	São Vicente	Puerto Rico
ca. 1556	??	??	300 “piezas de indios”	Brasil	Isla Margarita
1568-??-??	??	??	6 o 7 esclavos indios	Brasil	Santo Domingo
1575-??-??	San Nicolás	Manuel Martínez	un esclavo negro	Brasil	Santo Domingo
1582-10-20	San Agustín	Francisco Luis	4 esclavos	Pernambuco	Santo Domingo
1584-09-20	Santiago	Afonso Fernandez	13 “sclavos negros”, un “yndio de el Brazil”	Brasil	Santo Domingo
1585-??-??	San Miguel	Gonçalo Fernandez	un esclavo negro	Brasil	Santo Domingo
1586-06-22	NS Esperanza	Manuel Cordero	2 esclavos “de tierra angola”	Bahia	Santo Domingo
1595-04-17	NS Rosario	Hernán Darías	92 “piezas de esclavos”	Brasil	La Guaira
1595-??-??	San Isidro	Pedro Jacome	2 esclavos de Angola	Pernambuco	La Guaira
1607-11-25	San Juan Bautista	Francisco Rodríguez	6 negros esclavos	Brasil	Puerto Rico
1611-07-07	San Miguel Angel	Gonsalo Dias Rabelo	un esclavo “angola”, un “criollo de Fernanbuco”	Pernambuco	Santo Domingo
1615-??-??	NS Nazaren	Pedro Martín	2 esclavos	Maranhão	Puerto Rico
1615-12-26	NS Concepción	Manuel Andrés	9 “yndios del Braçil”	Maranhão	Cartagena
1616-??-??	??	??	“hasta cien indios”	Maranhão, R. Amazonas	Santo Domingo
1626-??-??	NS Rosario	Francisco Gomez	“un negrito”	Brasil	Santo Domingo
1627-??-??	??	??	200 “Indios y Indias”	Maranhão	Cartagena
1628-03-13	??	??	“15 esclavos negros y negras con dos crías, un mulato, 97 indios”	Maranhão	Isla Margarita
1630-??-??	??	??	150 “piezas de Indios”, 5 “esclavos negros”	Maranhão	Isla Trinidad

Tabla 3. Viajes intra-americanos desde la América portuguesa al Caribe español. Fuentes: AGI, Contaduría 1051, n.º 1, f. 69r. AGI, Contaduría 1052, n.º 1 (1575, ff. 11v-12r; (1576, f. 9v. AGI, Contaduría 1053, n.º 5, ff. 42v, 82r-82v; n.º 6 (1585, 2.ª parte, ff. 11v, 20v-21r; n.º 7, pliego 8; n.º 8, pliego 11. AGI, Contaduría 1056, n.º 1, r. 5 (1610-1611, pliegos 18, 24. AGI, Contaduría 1057, n.º 1, ff. 15r-15v. AGI, Contaduría 1073, n.º 6, f. 670v. AGI, Escribanía 20B, pieza 1, f. 1375r. AGI, Santo Domingo 74, r. 4, n.º 175. AGI, Santo Domingo 166, n.º 38, ff. 1v-2r. AGI, Santa Fe 38, r. 5, n.º 136. AGI, Santa Fe 228, n.º 87. “Libro de Acuerdo...” 1942: 80-86. Acosta Saignes 1967, 63. Arcila Farias 1983b, 20-36. Eagle 2018, 123. Konetzke 1953, vol. 2, 194, 325-326. Rodríguez Morel 2018, vol. 1, 248-250. Vila Vilar 1977, 170. Wolff 2022, 96.

Un aspecto desconocido del final de la historia de la Francia equinoccial es que gran parte del contingente francés expulsado de Maranhão, de camino hacia Europa, pasó un tiempo en el Caribe español, donde dejaron algunos cautivos indígenas que llevaban consigo. La carabela Nuestra Señora de la Concepción, después de haber formado parte de la segunda armada portuguesa y después de ser elegida para llevar algunos de los franceses a su tierra, arribó en Cartagena de Indias el día 25 de diciembre de 1615. Tras su partida de Maranhão con “setenta franceses hombres e mugeres con çiertos esclabos”, según el maestre Manuel Andrés, “por malos suçessos que tube por la mar de tormentas e hazer el navio agua” le fue necesario fondear en Cartagena. Además de su tripulación portuguesa, la carabela llevaba a bordo 64 hombres y mujeres franceses, entre ellos al capitán Guy Cornier y a dos frailes capuchinos. Según informaba el gobernador Don Diego de Acuña, los franceses irían a Sevilla en los próximos galeones de la Carrera de Indias. En aquel momento estaban “aloxados (...) entre los vecinos desta ciudad”⁹². Acuña también comentó que los franceses “traían consigo 9 yndios del Braçil conquistados por ellos que los querían llevar por esclavos”, pero él no lo permitió “y así quedaron en esta provincia”⁹³. No ofrecía ninguna información adicional sobre los “yndios del Braçil” tomados de los franceses, ni sobre su porvenir en la provincia de Cartagena. Desconocemos si llegaron a recuperar su libertad.

La expulsión de los franceses y el establecimiento de una presencia colonial portuguesa en Maranhão, y acto seguido en Pará, sentaron las bases para estimular las actividades esclavistas en la región y sin duda contribuyeron a un aumento del tráfico de personas indígenas hacia el Caribe español. Los tupinambá, que se habían aliado con los franceses, probablemente fueron esclavizados, y después de expulsar a los franceses el líder de las fuerzas portuguesas, Alexandre de Moura, confesaba haber comprado 70 “*escravos tapuyas entre machos e fêmeas*” para labrar la tierra y mantener los nuevos presidios⁹⁴. Es posible que muchos de los cautivos exportados de Maranhão en las décadas siguientes fueran llevados a Pernambuco o a otras capitanías en el nordeste brasileño como mano de obra para la industria azucarera⁹⁵. Lo cierto es que poco después de la victoria portuguesa en Maranhão y las primeras incursiones portuguesas en Pará, algunos cautivos indígenas fueron llevados desde las mismas zonas al Caribe español. A finales de 1616, algunos “navíos de portugueses del Marañon y río de las Amazonas” que navegaban hacia “Brasil” arribaron a La Española con “hasta cien indios”. Alegando que el mal tiempo les había obligado a desviarse de su ruta, los maestros decían que habían “rescatado” a los cautivos “de otros que los tenían para comer”, y habían recibido autorización del “gobernador y capitán general de la conquista”, es decir de Moura, para disponer de los cautivos como esclavos por el espacio de diez años, tiempo durante el cual podían venderlos. Aun así, el gobernador de La Española ordenó que los indígenas fueran devueltos a su lugar de origen. En una cédula real de 1617, el monarca aprobó la repatriación de los esclavizados. Señalaba que, si algunos eligiesen quedarse en la isla, tendrían que aprender un oficio “para que estén ocupados y no vagos”⁹⁶.

Los cambios en la forma, frecuencia o intensidad de la esclavización, o quizás los temores al respecto, parecen haber sido el motivo principal de la extendida resistencia indígena contra los portugueses en Maranhão y su entorno entre 1617 y 1621⁹⁷. A pesar de la brevedad de su presen-

⁹² AGI, Santa Fe 38, r. 5, n.º 136, ff. 1v-2r. AGI, Santa Fe 38, r. 5, n.º 136d, ff. 25v-26r, 31v-39v, 46v-49v.

⁹³ AGI, Santa Fe 38, r. 5, n.º 136, f. 1v.

⁹⁴ Lima 2006, 56, 60.

⁹⁵ Monteiro 1994, 78. Sobre la amplia utilización de mano de obra indígena en la temprana industria azucarera de Brasil, véase Schwartz 1985, 28-72.

⁹⁶ Eagle 2005, 311-312. AGI, Santo Domingo 869, L.7, f. 19v. Konetzke 1953, vol. 2, 194.

⁹⁷ Ibáñez Bonillo 2015.

cia en la región, las autoridades ibéricas trataron la guerra como una rebelión; entre otras repercusiones, este conflicto seguramente dio lugar a la esclavización de muchos tupinambá⁹⁸. No tenemos constancia de la llegada al Caribe de ningún cargamento de cautivos indígenas en estos años⁹⁹, pero en 1623 el cabildo de Cartagena de Indias daba cuenta de que la falta de “serviço de yndios” acarrearba una disminución de la productividad agrícola, producía un encarecimiento de los alimentos y dificultaba el abastecimiento de las flotas. Mientras tanto, “la mayor parte destas labores se haçe con esclavos negros”, a quienes se consideraba caros y propensos a huir. Haciendo eco de las peticiones del cabildo de San Juan de Puerto Rico en la década de 1530 y de los odores de la Audiencia de Santo Domingo en 1569, los regidores cartageneros señalaron que “en el Rio del Marañon y en el gran Rio de las Amazonas ay ynfinita multitud de yndios carives que comen carne humana”, y que supuestamente estaban siempre en guerra entre sí para obtener cautivos para comer. Según el cabildo, “los que deste genero Rescatan los Portugueses y Castellanos quedan por sus esclavos perpetuos”. Mientras tanto, otros amerindios que libraron guerras contra “los spañoles castellanos y Portuguesses” y fueron capturados eran “cautivos por tiempo de dies años”, transcurridos los cuales “salen de su gentilidad” y “quedan xpianos y libres”. En fin, los regidores propusieron que “de las Partes de Brasil, Rio del Marañon o de las Amazonas se trageren”, libres de impuestos, “algunos yndios Rescatados de los Carives o avidos en guerra”, y que “sus dueños puedan usar dellos en la forma que se usa y permite en la corona de Portugal”. En 1627 el Consejo de Indias remitió el caso a la Audiencia de Santa Fe, y en junio de 1628 la Audiencia se mostró favorable al “tragin y rescate de los Indios caribes del Brasil y Rios Marañon y Amaçonas” y a la pública venta y posesión de indios esclavos en Cartagena. No obstante, la Audiencia opinaba que Portobelo y Panamá tenían aún más necesidad de mano de obra indígena¹⁰⁰. Desconocemos el veredicto final del Consejo de Indias, pero sospechamos que la solicitud fue denegada.

En Maranhão el tráfico cotidiano de cautivos indígenas continuaba. Es posible que se intensificara a partir de 1626, cuando el nuevo gobernador, Bento Maciel Pariente, tuvo noticias de una reunión de jefes tupinambá, en la cual algunos, supuestamente, expresaron su intención de matar o expulsar a los portugueses. Maciel arrestó a todas las personas que habían participado en la ceremonia “ejecutando públicamente a 24 de ellos”¹⁰¹. Además de sus repercusiones en el Estado de Maranhão, estos sucesos y sus secuelas pudieron haber contribuido a la llegada de al menos tres navíos cargados de cautivos indígenas a Cartagena de Indias y las islas Margarita y Trinidad entre 1627 y 1630. En agosto de 1627, el obispo de Cartagena notificó al Consejo de Indias la arribada de “un capitán portugués con ducientos indios y indias rescatados del Marañon, donde dize los tenían presos sus enemigos para comerlos”. El capitán había “mostrado carta de su Magestad para que los tales sean dados y vendidos por diez años”. El obispo advertía al Consejo de que el documento le parecía “sospechoso” y creía que los cautivos debían de ser propiedad de la Corona porque habían llegado sin licencia. En cualquier caso, opinaba que sería “de mucho inconveniente abrir la puerta a esto”¹⁰². Pero la puerta no estaba exactamente cerrada. En marzo de 1628, otra carabela despachada por “Francisco Conejo de Caravallo, Gobernador de la con-

⁹⁸ Hemming 1978, 212-216. Lima 2006, 89.

⁹⁹ En 1621-1623 un brote de “vejigas” asoló 15 de las 18 grandes aldeas de la región. Alencastro 2000, 130.

¹⁰⁰ AGI, Santa Fe 63, n.º 50. AGI, Santa Fe 20, r. 8, n.º 170, citado en Marques 2014, 276. Sobre los múltiples estatutos jurídicos atribuidos a las personas indígenas en Maranhão en este periodo, véase Cardim 2024.

¹⁰¹ Ibáñez Bonillo 2015, 482. Sobre Maciel y sus planes para imponer la encomienda en Maranhão, véase Feitler 2013, 219. Marques 2014, 270. Cardoso 2017, 179-187.

¹⁰² AGI, Santa Fe 228, n.º 87.

quista del Mara  n” llegó a La Margarita con “quince piezas de esclavos negros y negras con dos crias, un mulato y noventa y siete indios varones y hembras del gent   del Brasil”. Una cédula real de 18 mayo de 1629 dirigida al gobernador de la isla orden   la liberación de los cautivos y que “de aquí adelante no admitir  is otros de este género, sin que preceda orden mía para ello”¹⁰³. Pese a ello, hacia 1630 otro navío portugués arribó a la isla Trinidad, donde vendió 5 “piezas de esclavos negros” y 150 “piezas de indios”, todos traídos de Maranh  o¹⁰⁴.

CONCLUSIONES

A pesar de los itinerarios especificados en los registros firmados ante los oficiales de la Casa de la Contratación y de las reiteradas cédulas reales que prohibían el tráfico de cautivos indígenas desde Brasil hacia Hispanoamérica, hubo más de cincuenta viajes ibéricos que transportaron africanos esclavizados al Caribe en lugar de a Brasil o llevaron personas no libres, algunas de las cuales habían sido embarcadas en Angola, desde la América portuguesa al Caribe español. La mayoría de estos viajes tuvieron lugar durante el periodo de la Unión Ibérica. Extraída principalmente de fuentes producidas en el Caribe español, hoy conservadas en el Archivo General de Indias, la información sobre estos viajes se suma a los viajes esclavistas y comerciales que se incluyen en la base de datos *Brasilhis*, y complementa las historias de los misioneros, oficiales, mareantes y otros viajeros que se desplazaron hacia o desde Brasil durante aquellos a  os¹⁰⁵. Desde luego, cabe recordar que la información recabada y examinada en este trabajo es muy desigual. Si bien nos proporciona los nombres de muchos de los maestros, capitanes, pasajeros y armadores que participaron en estos viajes, rara vez nos permite acceder a los nombres o a las voces de los esclavizados. Aun así, esta información arroja nueva luz sobre las experiencias de al menos 5.000 personas de origen africano o amerindio desembarcadas en el Caribe español antes de 1640. Estos viajes deberían considerarse como muestras, insistentes, de procesos de mayor amplitud. Poca duda cabe de que futuras indagaciones desvelar  n nuevas pruebas relativas a cada una de las tres categorías que hemos trazado en estas páginas.

Las tres rutas esclavistas analizadas en este texto evidencian la existencia de persistentes vínculos marítimos entre Angola, el noreste brasileño y el Caribe español a lo largo del periodo de la Unión Ibérica y demuestran el impacto transregional de los acontecimientos políticos y militares y de la resistencia indígena en Maranhão, especialmente a partir de 1615. La duración de estas interconectividades y su expansión geográfica por gran parte de la región hispanocaribe  a permiten cuestionar la idea de que los circuitos marítimos del mundo ibero-Atl  ntico durante los siglos XVI y XVII fueron principalmente diseñados o rigurosamente controlados desde Madrid, Sevilla o Lisboa. Estas conexiones también ofrecen un incentivo para comparar y contrastar las economías de los puertos hispanocaribeños y lusoamericanos, examinando unas y otras en busca de reciprocidades, complementariedades, actores y objetos compartidos, además de otros aspectos comunes, muchos de los cuales tuvieron por base el tráfico de personas esclavizadas¹⁰⁶.

Cabe mencionar que nuestra dependencia de las fuentes caribeñas implica una gran desventaja; nos permiten referirnos con más seguridad a la importancia de Brasil para el Caribe que a la del Caribe para Brasil. Podemos reconstruir parcialmente los contornos del tráfico marítimo desde Maranhão hacia el Caribe en la primera mitad del siglo XVII, pero no al revés. Desde esta

¹⁰³ AGI, Santo Domingo 870, L.8, ff. 146r-147r. Konetzke 1953, vol. 2, 325-326.

¹⁰⁴ AGI, Santo Domingo 74, r. 4, n.   175.

¹⁰⁵ Santos Pérez 2020, 43.

¹⁰⁶ Véase por ejemplo Cabral 2019.

perspectiva algo distorsionada, los papeles de Maranhão y el Caribe se limitan en gran medida a los de transmisor y receptor¹⁰⁷. Pero las fuentes caribeñas ocasionalmente ofrecen pistas fragmentarias sobre personas, lugares y acontecimientos en Brasil. Debidamente examinados a la luz de la voluminosa historiografía de la América portuguesa, estos datos podrían facilitar nuevas posibilidades interpretativas que resaltarían la importancia de las conexiones y los intercambios transregionales en la formación del Estado de Brasil y del Estado de Maranhão. Las llegadas al Caribe de barcos que transportaban cautivos indígenas eran reflejo de recientes episodios en Maranhão y Pará que habían tenido como consecuencia la esclavitud o el cautiverio de determinados individuos y pueblos indígenas de la región. Debemos preguntarnos si la memoria de estos acontecimientos del siglo XVII —la esclavización a raíz de los conflictos geopolíticos, las imposiciones colonialistas y la resistencia indígena— se conservaba en Maranhão un siglo más tarde, cuando los pueblos indígenas tuvieron que defenderse en otro contexto histórico y jurídico¹⁰⁸. En todo caso, estos datos refuerzan la idea de que los proyectos ibéricos para la conquista y colonización de Maranhão dentro del marco de la Monarquía Hispánica no solamente respondían a su distancia o separación del Estado de Brasil, sino también a los esfuerzos de aprovechar su posición privilegiada respecto a los puertos y mercados noratlánticos de la América española¹⁰⁹.

En otro plano, la información acerca de los viajes que zarparon de Angola y se dirigieron al Caribe en lugar de a Brasil, o de aquellos que hicieron escala en Brasil en su trayectoria hacia el Caribe, mejora nuestro conocimiento del temprano tráfico ibérico desde Angola hacia la América portuguesa, que debió de haber sido sustancial a partir de la segunda mitad del siglo XVI¹¹⁰. En cuanto a las posiciones de los puertos lusoamericanos respecto al Caribe español, en lugar de competir con los puertos africanos como centros para la adquisición y compraventa de esclavos, Pernambuco, Bahia y Maranhão eran puntos intermediarios que facilitaron las conexiones entre Luanda y el Caribe. Una escala o estancia en cualquiera de estos lugares proporcionaría a los tripulantes de los navíos negreros acceso a nueva información y oportunidades para potenciar o modificar sus viajes. Respecto a las personas africanas sacadas de Angola a finales del siglo XVI y en las primeras décadas del XVII, cabe suponer que algunas pasaron días, semanas o incluso meses en la América portuguesa antes de llegar al Caribe español, y que en los navíos que se dirigían desde Angola hacia el Caribe haciendo escala en Brasil pudo haber cautivos de otros orígenes. Todo indica que, además de sus papeles dentro de las redes esclavistas que importaban y redistribuían personas esclavizadas dentro de la América portuguesa, los puertos y paradas del noreste brasileño formaban componentes dinámicos, pero no oficiales, en las redes del tráfico de esclavos desde Angola hacia el Caribe español, un despiadado negocio que en el periodo de la Unión Ibérica fue sorprendentemente globalizado y heterogéneo.

Agradecimientos: el autor agradece a Marc Eagle, Thiago Krause y Gabriel Rocha sus valiosos consejos y el haber compartido fuentes y referencias fruto de sus propias investigaciones. También agradece las sugerencias de un evaluador anónimo y el apoyo de Pedro Cardim, Stuart Schwartz, Jéssika Cabral, André Luis Ferreira, Marc Hertzman, Alec Ichiro Ito y los organizadores y participantes del simposio “El tráfico de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII”, en el VII Congreso Latinoamericano de Historia Económica, donde se presentó una versión preliminar de este trabajo en marzo de 2022.

¹⁰⁷ Santos 2019, 55.

¹⁰⁸ Ferreira 2021. Pelegrino 2022.

¹⁰⁹ Véase Cardoso 2011. Marques 2014. Santos Pérez 2019.

¹¹⁰ Domingues da Silva y Ribeiro 2020, 486-491. Wheat y Schultz 2022.

Declaración de conflicto de intereses: el autor declara que no tiene intereses económicos ni relaciones personales que pudieran haber influido en este artículo.

Declaración de contribución de autoría: conceptualización, curación de datos, investigación, metodología, visualización, redacción – borrador original, redacción – revisión y edición.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Acosta Saignes, Miguel. 1967. *Vida de los esclavos negros en Venezuela*. Caracas: Hesperides.
- Alencastro, Luiz Felipe de. 2000. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Álvarez Santos, Javier Luis. 2019. *Identidad insular y espacio atlántico. Portugal y Tenerife en tiempos de la Unión Ibérica*. Madrid: Catarata.
- Álvarez Santos, Javier Luis. 2020. “Redes transfronterizas en un Atlántico dinámico: la inserción de la agencia portuguesa en América española a través de Canarias (1580-1640)”. *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales* 10: 203-218.
- Arcila Farias, Eduardo, ed. 1983a. *Hacienda y comercio de Venezuela en el siglo XVI*. Caracas: Banco Central de Venezuela. Serie Proyecto Hacienda Pública Colonial Venezolana, II.
- Arcila Farias, Eduardo, ed. 1983b. *Libros de la Real Hacienda en la última década del Siglo XVI*. Caracas: Banco Central de Venezuela. Serie Proyecto Hacienda Pública Colonial Venezolana, IV.
- Arcila Farias, Eduardo, ed. 1986. *Hacienda y comercio de Venezuela en el siglo XVII: 1601-1650*. Caracas: Banco Central de Venezuela. Serie Proyecto Hacienda Pública Colonial Venezolana, V.
- Arena, Carolyn. 2017. “Indian Slaves from Guiana in Seventeenth-Century Barbados”. *Ethnohistory* 64 (1): 65-90.
- Bonciani, Rodrigo. 2020. “Inquisição, tráfico de escravos e circulação entre a África, Brasil e Índias Ocidentais”. En *Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)*, editado por José Manuel Santos Pérez, Ana Paula Megiani y José Luis Ruiz-Peinado Alonso, 265-289. Madrid: Sílex.
- Borrego Plá, María del Carmen. 1983. *Cartagena de Indias en el Siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Böttcher, Nikolaus. 2003. “Negros portugueses y la Inquisición: Cartagena de Indias, siglo XVII”. *Memoria* 9: 38-55.
- Cabral, Jéssika de Souza. 2019. “No porão dos navios. Aproximações econômicas entre os portos de Salvador e Cartagena das Índias no século XVII”. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília.
- Cardim, Pedro. 2004. “O Governo e a administração do Brasil sob os Habsburgo e os primeiros Bragança”. *Hispania* LXIV (216): 117-156.
- Cardim, Pedro. 2024. “«La forma y los casos en que se deben cautivar a los indios en nuestras conquistas». Dominación colonial, cultura jurisdiccional y resistencia en la América Portuguesa, c. 1550-1655”. En *Intercambios Culturales y “Castellanización” en Brasil durante la Unión de Coronas, 1580-1640*, editado por José Manuel Santos Pérez, 21-80. Salamanca: Ediciones de la Universidad de Salamanca.
- Cardoso, Alírio. 2011. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. *Revista Brasileira de História* 31(61): 317-338.
- Cardoso, Alírio. 2017. *Amazônia na Monarquia Hispânica: Maranhão e Grão-Pará nos tempos da União Ibérica (1580-1655)*. São Paulo: Alameda.
- Castillo Palma, Norma Angélica. 2016. “Las estrategias del contrabando de esclavos en Nueva España: arribadas maliciosas y demás con bambos y muleques; el caso del navío *Monserrat* y *San Antonio*, 1636”. *Relaciones* 145: 153-217.

- Chambouleyron, Rafael. 2016. "Indian Freedom and Indian Slavery in the Portuguese Amazon (1640-1755)". En *Building the Atlantic Empires: Unfree Labor and Imperial States in the Political Economy of Capitalism, ca. 1500-1914*, editado por John Donoghue y Evelyn P. Jennings, 54-71. Leiden: Brill.
- Dias, Camila Loureiro. 2017. "O comércio de escravos indígenas na Amazônia visto pelos regimentos de entradas e de tropas de resgate (séculos XVII e XVIII)". *Territórios e Fronteiras* 10 (1): 238-259.
- Domingues da Silva, Daniel B. y Alexandre Vieira Ribeiro. 2020. "Amazonia and North-East Brazil in the Atlantic Slave Trade: An Assessment of the Brazilian Slave Trade North of Rio de Janeiro". *Atlantic Studies* 17 (4): 485-507.
- Eagle, Marc. 2005. "The Audiencia of Santo Domingo in the Seventeenth Century". Ph.D. dissertation. Tulane University.
- Eagle, Marc. 2014. "Chasing the Avença: An Investigation of Illicit Slave Trading in Santo Domingo at the End of the Portuguese Asiento Period". *Slavery & Abolition* 35 (1): 99-120.
- Eagle, Marc. 2018. "Tiempos contrarios: arribadas de barcos negreros en la Isla Española, siglo XVI". En *Los negocios de la esclavitud: Trantantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, editado por Rafael M. Pérez García, Manuel F. Fernández Chaves y José Luis Belmonte Postigo, 121-133. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Eagle, Marc. 2023. "Informal Entrepôts: Witness Testimony about Slave Ship *Arribadas* to Santo Domingo and San Juan in the 1620s". *Colonial Latin American Review* 32 (1): 11-33.
- Eagle, Marc y David Wheat. 2020. "The Early Iberian Slave Trade to the Spanish Caribbean, 1500-1580". En *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas*, editado por Alex Borucki, David Eltis y David Wheat, 47-72. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Feitler, Bruno. 2013. "Continuidades e rupturas da Igreja na América Portuguesa no tempo dos Áustrias. A importância da questão indígena e do exemplo espanhol". En *Portugal na Monarquia Hispânica. Dinâmicas de Integração e de Conflito*, editado por Pedro Cardim, Leonor Freire Costa y Mafalda Soares da Cunha, 203-230. Lisboa: Centro de História de Além-Mar.
- Fernández Chaves, Manuel F. 2022a. "Juan Bautista Rovelasca y el tráfico de esclavos hacia América del contrato de Santo Tomé de 1583-1589. Gestión de un enclave esclavista en decadencia". *Anuario de Estudios Americanos* 72 (2): 451-484.
- Fernández Chaves, Manuel F. 2022b. "Tratantes de esclavos portugueses e importadores de azúcar de Brasil y el Caribe en Sevilla y Cádiz, 1590-1600". En *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, editado por Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal y Isabel María Melero Muñoz, 107-140. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- Fernández Chaves, Manuel F. 2022c. "El «trato e avenencia del reino de Angola para el Brasil e Indias de Castilla» de 1594-1600. Gestión y organización de la trata de esclavos en una época de transición". *Revista de Indias* LXXXII (284): 9-44.
- Ferreira, André Luís Bezerra. 2021. *Injustos cativos: os índios no Tribunal da Junta das Missões no Maranhão*. Belo Horizonte, Caravana.
- Ferry, Robert J. 1981. "Encomienda, African Slavery, and Agriculture in Seventeenth-Century Caracas". *Hispanic American Historical Review* 61 (4): 609-635.
- Gelpí Baíz, Elsa. 2000. *Siglo en blanco: estudio de la economía azucarera en el Puerto Rico del siglo XVI (1540-1612)*. San Juan: Universidad de Puerto Rico.
- Hamm, Brian. 2016. "Constructing and Contesting Portuguese Difference in Colonial Spanish America, 1500-1650". *Anais de História de Além-Mar* 17: 303-336.
- Heintze, Beatrix y Maria Adélia de Carvalho Mendes. 1988. *Fontes para a História de Angola de século XVII, tomo II: Cartas e documentos oficiais da colectânea documental de Fernão de Sousa, 1624-1635*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag Wiesbaden GMBH.
- Hemming, John. 1978. *Red Gold: The Conquest of the Brazilian Indians*. Cambridge: Harvard University Press.

- Ibáñez Bonillo, Pablo. 2015. "Desmontando a Amaro: una re-lectura de la rebelión tupinambá (1617-1621)". *Topoi* 16 (31): 465-490.
- Ito, Alec Ichiro. 2023. "O sistema investigativo e corregedor do bispado de Congo e Angola no final do episcopado de Dom Frei Manuel Baptista (1619-1621)". En *Histórias e políticas em contextos africanos*, editado por Silas Fiorotti, Noemi Alfieri, Oliveira Adão Miguel y Washington Nascimento, 25-48. Rio de Janeiro: Autografia.
- Konetzke, Richard. 1953. *Colección de documentos para la historia de la formación social de Hispanoamérica, 1493-1810*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Krause, Thiago. 2017. "Uma elite local e o Atlântico: a Câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730)". En *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - Século XVIII*, editado por Carlos Leonardo Kelmer Mathias, Alexandre Vieira Ribeiro, Antônio Carlos Jucá de Sampaio y Carlos Gabriel Guimarães, 131-149. Rio de Janeiro: Mauad.
- "Libro de Acuerdo de los Oficiales de la Real Hacienda [1535-1607]". 1942. *Boletín del Archivo Nacional* [Caracas] 29 (113): 1-186.
- Lima, André da Silva. 2006. "A guerra pelas almas: Alianças, recrutamentos e escravidão indígena (do Maranhão ao Cabo do Norte, 1615-1647)". Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Pará.
- Macías, Antonio M. 2015. *El préstamo a riesgo de mar*. Canarias: Gobierno de Canarias / Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.
- Marques, Guida. 2014. "En los confines del imperio hispano-portugués. La conquista del Marañón y del Gran Pará durante la Unión Ibérica". En *España y Portugal en el mundo (1581-1668)*, editado por Carlos Martínez Shaw y José Antonio Martínez Torres, 249-278. Madrid: Ediciones Polifemo.
- Megiani, Ana Paula, José Manuel Santos Pérez y Kalina Vanderlei Silva, eds. 2016. *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668): novas interpretações*. São Paulo: Humanitas.
- Monteiro, John Manuel. 1994. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Mouta, Fernando Jorge Cruz. 2019. "Por Virtud del Asiento: The naval logistics of the slave trade to the Spanish Indies (1604-1624)". *International Journal of Maritime History* 31 (4): 707-728.
- Murga, Vicente, ed. 1956. *Historia documental de Puerto Rico, tomo 1: el concejo o cabildo de la ciudad de San Juan de Puerto Rico (1527-1550)*. Río Piedras: Editorial Plus Ultra.
- Navarrete Peláez, María Cristina. 2007. "De las «malas entradas» y las estrategias del «buen pasaje»: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino". *Historia Crítica* 34: 159-183.
- Newson, Linda y Susie Minchin. 2007. *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Leiden: Brill.
- Okhovat, Oren. 2023. "Portuguese Jews and Dutch Spaniards: Cultural Fluidity and Economic Pragmatism in the Early Modern Caribbean". *Colonial Latin American Review* 32 (1): 74-96.
- Pelegrino, Alexandre. 2022. "From Slaves to Índios: Empire, Slavery, and Race (Maranhão, Brazil, c.1740-90)". *Law and History Review* 40: 789-815.
- Pérez García, Rafael M. y Manuel F. Fernández Chaves. 2019. "Índios brasileiros y de la India de Portugal en el mercado de esclavos de Sevilla y en la Andalucía del siglo XVI". En *Memórias da escravidão em mundos ibero-americanos (Séculos XVI-XXI)*, editado por Isnara Pereira Ivo y Roberto Guedes, 199-222. São Paulo: Alameda.
- Rocha, Gabriel de Avilez. 2019. "The Azorean Connection: Trajectories of Slaving, Piracy, and Trade in the Early Atlantic". En *The Spanish Caribbean and the Atlantic World in the Long Sixteenth Century*, editado por Ida Altman y David Wheat, 257-278. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Rodríguez Morel, Genaro. 2018. *Documentos para el estudio de la historia colonial de Santo Domingo*. Santo Domingo: Archivo General de la Nación.
- Rodríguez Morel, Genaro. 2019. *Cartas de la Real Audiencia de Santo Domingo (1587-1597)*. Santo Domingo: Archivo General de la Nación.

- Rodríguez Yanes, José Miguel. 1992. "La tripulación de las naves en el comercio canario-americano (siglos XVI-XVII)". *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura* 5: 15-58.
- Rodríguez Yanes, José Miguel. 2005. "El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos XVI y XVII". *Revista de Historia Canaria* 20: 205-224.
- Santos, Nivaldo Germano dos. 2019. "Movimentações transimperiais entre Caribe e Maranhão (séculos XVII e XVIII)". *Revista Brasileira do Caribe* 20 (39): 40-63.
- Santos Pérez, José Manuel. 2019. "La conquista y colonización de Maranhão-Grão Pará: el gran proyecto de la Monarquía Hispánica para la Amazonia brasileña (1580-1640)". *Revista de Estudios Brasileños* 6 (11): 33-47.
- Santos Pérez, José Manuel. 2020. "La América portuguesa en la encrucijada. Circulación de personas entre Brasil, la América hispánica y la corte de los Habsburgo en los años de la Unión de coronas". En *Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)*, editado por José Manuel Santos Pérez, Ana Paula Megiani y José Luis Ruiz-Peinado Alonso, 37-92. Madrid: Sílex.
- Santos Pérez, José Manuel, Ana Paula Megiani y José Luis Ruiz-Peinado Alonso, eds. 2020. *Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)*. Madrid: Sílex.
- Schultz, Kara D. 2017. "Interwoven: Slaving in the Southern Atlantic under the Union of the Iberian Crowns, 1580-1640". *Journal of Global Slavery* 2: 248-272.
- Schwartz, Stuart B. 1985. *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835*. New York: Cambridge University Press.
- Schwartz, Stuart B. 2022. "Los portugueses y las Antillas: Brasil azucarero y el Gran Caribe. Alternativas, competencias y modelos durante los siglos XVI y XVII". *CLÍO* 91 (204): 197-228.
- Silva, Janaína Guimarães da Fonseca. 2012. "Cristãos-Novos no negócio da Capitania de Pernambuco: relacionamentos, continuidades e rupturas nas redes de comércio entre os anos de 1580 e 1630". Tese de doutorado. Universidade Federal de Pernambuco.
- Sommer, Barbara. 2005. "Colony of the Sertão: Amazonian Expeditions and the Indian Slave Trade". *The Americas* 61 (3): 401-428.
- Stone, Erin. 2019. "War and Rescate: The Sixteenth-Century Circum-Caribbean Indigenous Slave Trade". En *The Spanish Caribbean and the Atlantic World in the Long Sixteenth Century*, editado por Ida Altman y David Wheat, 47-68. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Sullón Barreto, Gleydi. 2016. *Extranjeros integrados. Portugueses en la Lima virreinal, 1570-1680*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Troconis de Veracoechea, Ermila, ed. 1969. *Documentos para el estudio de los esclavos negros en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de Historia.
- Van Deusen, Nancy E. 2015. *Global Indios: The Indigenous Struggle for Justice in Sixteenth-Century Spain*. Durham: Duke University Press.
- Vila Vilar, Enriqueta. 1977. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Vila Vilar, Enriqueta. 1979. "Extranjeros en Cartagena (1593-1630)". *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* 16: 147-184.
- Vilardaga, José Carlos. 2020. "Conexões e percursos luso-castelhanos da família Sá na América meridional durante a Monarquía Hispánica". En *Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)*, editado por José Manuel Santos Pérez, Ana Paula Megiani y José Luis Ruiz-Peinado Alonso, 433-462. Madrid: Sílex.
- Wheat, David y Kara D. Schultz. 2022. "The Early Slave Trade from Angola to Spanish America and Brazil, 1575-1595". *Anuario de Estudios Americanos* 79 (2): 487-514.
- Wolff, Jennifer. 2022. *Isla atlántica: Puerto Rico, circuitos antillanos de contrabando y la formación del Mundo Atlántico, 1580-1636*. Madrid: Doce Calles.