BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

ה

VOLUMEN CIX
N° 433
ENERO - JUNIO
2026
Caracas, Venezuela

BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA
Vol. CIX, N° 433 ؛ Enero-Junio 2026 ؛ pp. 47-86
ISSN 02547325

Redes oficiales y circuitos ilícitos en el Atlántico hispano: una revisión historiográfica comparativa, 1570–1791

Juan Miguel Rossi Contrera

Universidad Metropolitana, Venezuela
jrossi@unimet.edu.ve
ORCID: 0000-0003-2240-1369

Recibido: 06/05/2026
Aprobado: 21/07/2026

Resumen

Este artículo reconstruye y compara las principales interpretaciones historiográficas sobre la relación entre el comercio regulado por la Monarquía Hispánica y los circuitos ilícitos del Atlántico desde la década de 1570 hasta 1791. Su aporte no consiste en reiterar el carácter "estructural" del contrabando, sino en precisar las modalidades regionales que asumió. Para ello propone cuatro tipos ideales no excluyentes: comercio transimperial expresamente prohibido, fraude fiscal dentro de rutas autorizadas, uso expansivo o ficticio de excepciones legales e intercambio fronterizo visible pero tolerado. La comparación de Caracas–Curazao, Veracruz y el Golfo de México, Cartagena–Darién, Río de la Plata–Colonia del Sacramento y La Española muestra que esas modalidades resultaron de combinaciones distintas de geografía, mercancías, crédito, información, intermediación social y capacidad coercitiva. El análisis revela, asimismo, que las redes oficiales y los circuitos ilícitos no constituyeron universos separados: compartieron agentes, infraestructura, documentos, mecanismos de financiación y protección política. Finalmente, sostiene que las respuestas borbónicas fueron heterogéneas. Según la región y la coyuntura, procuraron reprimir, desplazar, regular o incorporar selectivamente circulaciones preexistentes. Esta perspectiva permite entender el contrabando como una relación histórica entre norma y práctica, sin reducirlo ni a simple síntoma de decadencia ni a corrección virtuosa de las insuficiencias del monopolio.

CC BY NC SA

Palabras clave: contrabando; comercio atlántico; fiscalidad colonial; redes transimperiales; legalidad negociada; reformas borbónicas.

Official Networks and Illicit Circuits in the Spanish Atlantic: A Comparative Historiographical Review, 1570–1791

Abstract

This article reconstructs and compares the principal historiographical interpretations of the relationship between the Spanish Monarchy's regulated trade and illicit Atlantic circuits from the 1570s to 1791. Rather than merely reiterating that smuggling was "structural", it identifies the regional modalities through which that structural condition took shape. It proposes four non-exclusive ideal types: expressly prohibited transimperial trade, fiscal fraud within authorized routes, expansive or fictitious uses of legal exceptions, and visible yet tolerated frontier exchange. A comparison of Caracas–Curaçao, Veracruz and the Gulf of Mexico, Cartagena–Darién, Río de la Plata–Colonia del Sacramento, and Hispaniola shows that these modalities arose from different combinations of geography, commodities, credit, information, social mediation, and coercive capacity. The analysis also reveals that official and illicit networks were not separate worlds: they shared agents, infrastructure, documents, financing mechanisms, and political protection. Finally, it argues that Bourbon responses were heterogeneous. Depending on region and conjuncture, they sought to repress, displace, regulate, or selectively incorporate pre-existing circulations. This approach treats smuggling as a historical relationship between law and practice, without reducing it either to a symptom of imperial decline or to a benign correction of the shortcomings of monopoly.

Keywords: smuggling; Atlantic trade; colonial fiscality; transimperial networks; negotiated legality; Bourbon reforms.

Introducción

El contrabando ocupó durante mucho tiempo una posición paradójica en la historia del comercio hispanoamericano. Las obras institucionales lo reconocían como una presencia persistente, pero tendían a situarlo en los márgenes de un relato cuyo centro era la arquitectura normativa de la Carrera de Indias: Casa de la Contratación, registros, flotas, ferias, consulados, aduanas y puertos habilitados. Los estudios posteriores sobre conexiones transimperiales invirtieron el punto de observación. Desde esa perspectiva, islas neerlandesas, puertos británicos, enclaves portugueses y fronteras franco-españolas dejaron de aparecer únicamente como amenazas exteriores y pasaron a entenderse como nodos de crédito, información, abastecimiento y redistribución.[1] El problema ya no consiste, por tanto, en decidir si la norma o la infracción describen mejor el Atlántico hispano, sino en explicar cómo ambas se definieron y condicionaron mutuamente.

Esta revisión parte de una precaución conceptual. Afirmar que el contrabando fue "estructural" resulta hoy plausible, pero puede convertirse en una fórmula vacía si no se precisa qué significa, cómo se reconoce y por qué adoptó formas distintas. En este artículo, el carácter estructural no se trata como una propiedad binaria, sino que se evalúa mediante cinco dimensiones: persistencia temporal; inserción en redes de crédito e información; articulación con la producción o el abastecimiento regional; participación reiterada de mediadores sociales diversos; y capacidad para suscitar respuestas institucionales relativamente estables. Estas dimensiones son indicadores heurísticos, no requisitos que deban cumplirse en idéntico grado. La recurrencia de una infracción, por sí sola, no basta; lo decisivo es su integración

[1] Clarence H. Haring, T*rade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1918); Wim Klooster, *Illicit Riches: Dutch Trade in the Caribbean, 1648–1795* (Leiden: KITLV Press, 1998), 149, 168, 175; Linda M. Rupert, *Creolization and Contraband: Curaçao in the Early Modern Atlantic World* (Athens: University of Georgia Press, 2012), 1–24.

en relaciones económicas y políticas que sobreviven a los episodios individuales de decomiso o denuncia.[2]

El argumento central es doble. En primer lugar, las configuraciones comparadas no expresan una economía única del contrabando, sino cuatro tipos ideales no excluyentes: a) comercio transimperial expresamente prohibido; b) fraude fiscal practicado dentro de rutas y puertos autorizados; c) aprovechamiento expansivo, ambiguo o ficticio de licencias, arribadas, asientos y permisos; y d) intercambios fronterizos visibles cuya ilegalidad formal coexistía con tolerancias administrativas. Los dos primeros ubican las operaciones en un eje espacial e institucional; los otros dos describen estrategias jurídicas y regímenes de aplicación de la norma. En segundo lugar, esas modalidades no se desarrollaron fuera de las redes oficiales. Las operaciones ilícitas recurrieron a sus muelles, documentos, consulados, convoyes, funcionarios, consignatarios, sistemas de crédito y repertorios jurídicos. La relación entre lo permitido y lo ilícito fue, por ello, de interpenetración antes que de simple oposición.[3]

La comparación se organiza en torno a cinco configuraciones: Caracas–Curazao, Veracruz y el Golfo de México, Cartagena–Darién, Río de la Plata–Colonia del Sacramento y La Española. No son unidades equivalentes. Veracruz es un gran puerto autorizado; Caracas–Curazao, un corredor costero transimperial; Cartagena–Darién, una combinación de puerto fortificado y frontera anfibia; Río de la Plata–Colonia, un espacio de arbitraje jurisdiccional; y La Española, una isla

[2] La definición sintetiza problemas planteados por Jesse Cromwell, *The Smugglers' World: Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2018), 10-32; Lance Grahn, *The Political Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada* (Boulder: Westview Press, 1997), 18–40; y Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988), 18, 98–114, 193–205.

[3] Guillermina Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores peninsulares, 1670–1711", *Studia Historica. Historia Moderna* 42, n.º 2 (2020): 119-22, 136-40; Fernando Jumar e Isabel Paredes, "El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777", *América Latina en la Historia Económica* 15, n.º 1 (2008): 35-42, 86-92.

cuya frontera interna cambió de naturaleza entre los rescates del siglo XVI y la complementariedad ganadera y azucarera del XVIII. Precisamente esa desigualdad permite preguntar qué condiciones transformaron una oportunidad geográfica en una práctica persistente.[4]

El arco cronológico, c. 1570–1791, corrige la amplitud excesiva de una periodización genérica por siglos. El punto de partida permite incorporar tanto la primera expansión de la trata hacia Cartagena como la consolidación de los rescates y de la desobediencia política vinculada al comercio extranjero en La Española. El cierre en 1791 funciona como límite analítico de la comparación: la revolución de Saint-Domingue alteró una de las interdependencias regionales estudiadas, aunque no marque un término común para las otras cuatro configuraciones. El núcleo comparativo se concentra en los siglos XVII y XVIII. Esta decisión no pretende ofrecer una historia continua de todo el Atlántico hispano, sino reconstruir los momentos mejor estudiados por cada historiografía regional.[5]

El artículo ofrece una revisión historiográfica narrativa, comparativa y selectiva; no aspira a ser una revisión sistemática ni presenta investigación archivística propia. El corpus reúne monografías y artículos en español e inglés consultados hasta julio de 2026 y seleccionados por la solidez de su base documental, su incidencia en los debates especializados y su capacidad para iluminar configuraciones institucionales contrastantes. Los cinco casos no constituyen una muestra estadística del Atlántico hispano, sino una selección orientada a confrontar un gran puerto autorizado, corredores transimperiales, una frontera anfibia,

[4] Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World* (Durham: Duke University Press, 2017), 1–22; Fabrício Prado, *Edge of Empire: Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata* (Oakland: University of California Press, 2015), 1–18.

[5] David Wheat, "The First Great Waves: African Provenance Zones for the Transatlantic Slave Trade to Cartagena de Indias, 1570–1640", *Journal of African History* 52, n.º 1 (2011): 1–22; Juan José Ponce Vázquez, *Islanders and Empire: Smuggling and Political Defiance in Hispaniola*, 1580–1690 (Cambridge: Cambridge University Press, 2020), 1–21, 56–97, 223–62; Juan Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock: Contraband Networks in Hispaniola and the Continental Caribbean in the Eighteenth Century", *Revista Brasileira do Caribe* 15, n.º 29 (2014): 13–18, 34–39.

un enclave jurisdiccional y una frontera insular. Cuba, Puerto Rico, Yucatán y las costas centroamericanas quedan fuera por razones de escala. Las obras examinadas se apoyan en registros de flotas, correspondencia administrativa, expedientes judiciales, comisos, cuentas fiscales, protocolos notariales, documentación consular y causas de presas. Esa diversidad obliga a distinguir evidencia directa, inferencias historiográficas y generalizaciones comparativas: un expediente registra la operación cuando se hace visible, y un aumento de decomisos puede revelar más tráfico, más vigilancia o ambas cosas. Se comparan, por ello, interpretaciones, mecanismos y repertorios de acción, no porcentajes pretendidamente homogéneos.[6]

El artículo se divide en cinco secciones. La primera reconstruye los debates historiográficos; la segunda define las categorías y el método; la tercera examina los cinco casos mediante una secuencia común; la cuarta compara mecanismos y efectos; y la quinta reconsidera las reformas borbónicas como un repertorio de coerción, desplazamiento, regulación e incorporación selectiva.

1. De la arquitectura imperial a las economías transimperiales

1.1. Instituciones, monopolio y gramática del incumplimiento

La historiografía institucional estableció una premisa que sigue siendo indispensable: el monopolio no fue una ficción retórica. Haring reconstruyó tempranamente el entramado de la navegación, el registro, la fiscalidad y la protección de la Carrera de Indias; Céspedes del Castillo y Pérez Herrero ampliaron esa mirada hacia los mercados y la organización económica americana. En estas obras, el comercio ilícito aparece a menudo como presión sobre un sistema concebido para concentrar rutas, proteger metales, sostener ingresos y excluir

[6] Antoni Picazo Muntaner, "Valoración de los procesos por contrabando en la América Hispana (1600–1800)", *Procesos Históricos*, n.º 33 (2018): 86–91, 96–99; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 35–42.

competidores. Aunque ese enfoque podía favorecer una narrativa de insuficiencia o deterioro, su principal legado fue demostrar que la ilegalidad solo adquiere sentido dentro de una arquitectura concreta de permisos, prohibiciones y privilegios.[7]

La crítica posterior no anuló esa tradición, sino que modificó la pregunta. En vez de medir el funcionamiento imperial únicamente por la distancia entre norma y cumplimiento, Stein y Stein subrayaron la relación entre plata, competencia europea, guerra y dependencia comercial. Malamud, por su parte, mostró que el comercio directo europeo y las excepciones del siglo XVIII no podían comprenderse como episodios aislados. El monopolio era permeable porque la defensa, el abastecimiento, el crédito y la política internacional obligaban a introducir ajustes que, a su vez, creaban nuevas oportunidades de fraude.[8]

La tensión entre ambas lecturas no debe resolverse mediante una oposición simple entre una historiografía "tradicional" y otra "moderna". La primera hizo visible el diseño institucional; la segunda mostró que la eficacia de ese diseño dependía de negociaciones regionales y de conexiones que cruzaban fronteras imperiales. La revisión comparativa necesita ambas escalas. Sin norma no hay contrabando; sin práctica no se entiende qué podía gobernar realmente la norma.

1.2. El giro atlántico y las conexiones transimperiales

El giro atlántico desplazó la unidad de análisis desde el imperio entendido como bloque hacia corredores marítimos, depósitos insulares y comunidades de intermediarios. Klooster demostró la amplitud de las redes neerlandesas en el Caribe entre 1648 y 1795; Araúz Monfante reconstruyó la intensidad del tráfico holandés en la primera mitad del si-

---

[7] Haring, *Trade and Navigation*; Guillermo Céspedes del Castillo, *América hispánica, 1492–1898* (Barcelona: Labor, 1983); Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial* (Madrid: Mapfre, 1992), 11–16, 73–99, 153–70, 227–52.

[8] Stanley J. Stein y Barbara H. Stein, *Silver, Trade, and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000), 3-56, 109–27; Carlos D. Malamud, "El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII: algunas consideraciones", *Quinto Centenario*, n.º 1 (1981): 25–35, 45–51.

glo XVIII; y Rupert situó a Curazao en un espacio de criollización donde comercio, movilidad y pertenencias sociales desbordaban las fronteras políticas. En esa literatura, los puertos extranjeros no son meros puntos de partida de mercancías prohibidas: funcionan como mercados de crédito, centros de información y nodos de reexportación.[9]

Ponce Vázquez llevó este argumento hacia atrás en el tiempo. Su estudio de La Española entre 1580 y 1690 vincula los rescates con formas de supervivencia económica, conflicto moral, despoblación y desafío político. El interés del libro no radica únicamente en demostrar la antigüedad del comercio extranjero, sino en mostrar cómo habitantes y titulares de oficios podían apropiarse de procedimientos judiciales y administrativos para redirigir decisiones regias. La clandestinidad aparece así como práctica de gobierno local, no solo como intercambio marítimo.[10]

Bassi, aunque trabaja en buena medida con las décadas finales del periodo colonial y la crisis independentista, aporta otra inflexión. Su concepto de "geografías vividas" permite observar que los marineros producían un Gran Caribe transimperial mediante rutas repetidas, escalas, conocimientos náuticos y vínculos personales. La geografía política fijaba jurisdicciones; la experiencia marítima construía espacios de circulación que no coincidían con ellas. Esta perspectiva es especialmente útil para Cartagena y las costas de Nueva Granada, siempre que se reconozca que su cronología se extiende más allá del núcleo temporal de esta revisión.[11]

1.3. De la infracción a la economía política regional

Otra línea convirtió el contrabando en observatorio de las relaciones entre poder, mercados y sociedad. Aizpurúa examinó la costa de Caracas durante la época de la Compañía Guipuzcoana y mostró que el

[9] Klooster, *Illicit Riches*, 149, 168, 175; Celestino Andrés Araúz Monfante, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, 2 vols. (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984), t. II, 112–29, 343; Rupert, *Creolization and Contraband*, 25–58, 99–132.

[10] Ponce Vázquez, *Islanders and Empire*, 56–97, 98–133, 172–222.

[11] Bassi, *An Aqueous Territory*, 1–22, 23–84.

conflicto por el cacao involucraba precios, abastecimiento, vigilancia y jurisdicción. Cromwell amplió ese análisis hacia una historia social de las comunidades costeras venezolanas. A partir de causas de presas y expedientes judiciales, sostiene que la necesidad de intercambiar cacao por bienes de consumo contribuyó a formar repertorios comunitarios de justificación, mientras funcionarios y vecinos negociaban de manera cotidiana los límites de la ley.[12]

Para Nueva Granada, Grahn formuló explícitamente una "economía política del contrabando". Su estudio de Cartagena, Santa Marta y Riohacha destaca el peso de las economías informales regionales, la autonomía práctica de las autoridades locales y las dificultades de los primeros programas borbónicos para imponer una disciplina uniforme. El mérito de este enfoque es conectar comercio ilícito, administración y poder provincial. McFarlane señaló una ambivalencia que conviene preservar: la flexibilidad de esos arreglos puede interpretarse tanto como debilitamiento de la autoridad central cuanto como mecanismo de adaptación imperial. Esa tensión debe mantenerse como problema, no resolverse de antemano.[13]

En el Río de la Plata, Moutoukias desplazó la atención desde el volumen abstracto del fraude hacia las redes sociales y los mecanismos de control colonial. Jumar y Paredes incorporaron una gama más amplia de protagonistas mediante el análisis de comisos; Prado, por su parte, interpretó el borde imperial rioplatense como espacio de conexiones atlánticas, soberanía disputada y opciones políticas. En conjunto, estos trabajos muestran que "informal" no equivale a desorganizado: también el comercio ilícito descansaba en reglas prácticas, reputaciones, crédito y jerarquías.[14]

---

[12] Ramón Aizpurúa, *Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730–1780* (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1993), 67–73, 180, 258–83, 391; Cromwell, *The Smugglers' World*, 33–87, 197–238.

[13] Grahn, *The Political Economy of Smuggling, 18–40, 102–27, 147–76*. Sobre la ambivalencia entre autonomía regional y flexibilidad imperial, véase también Anthony McFarlane, reseña de *The Political Economy of Smuggling, American Historical Review* 103, n.º 4 (1998): 1368–69.

[14] Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 18, 98–114, 193–205; Jumar y Paredes, "El

1.4. ¿Corrección de la escasez o distribución desigual de rentas?

La historiografía coincide en que los circuitos ilícitos podían aliviar desabastecimientos, abrir mercados y proporcionar medios de pago. Esa función, sin embargo, no equivalía a un beneficio general. Los consumidores podían abastecerse con mayor regularidad; los productores, encontrar compradores alternativos; y las autoridades locales, obtener recursos indispensables. Al mismo tiempo, grandes casas mercantiles, titulares de oficios y agentes protegidos concentraban ganancias, trasladaban riesgos a intermediarios menores y erosionaban ingresos fiscales. En la trata de personas esclavizadas, además, cualquier lenguaje de "eficiencia" resulta insuficiente: la clandestinidad añadió opacidad a un sistema ya fundado en captura, coerción, transporte forzado y explotación.[15]

Esta tensión separa una lectura funcionalista de otra centrada en la desigualdad. La primera explica por qué las sociedades recurrieron a circuitos prohibidos; la segunda pregunta quién obtuvo crédito, protección y rentas, y quién soportó castigos, violencia o endeudamiento. Una revisión comparativa debe mantener ambas dimensiones. El contrabando fue útil para ciertos actores porque sus costos se distribuyeron de manera profundamente desigual.

1.5. Fuentes, medición y escalas de observación

El debate metodológico ha sido igualmente decisivo. Picazo Muntaner advierte que los procesos judiciales no ofrecen una medida transparente del volumen ilícito: dependen de capacidades de persecución, coyunturas políticas y decisiones selectivas. Jumar y Paredes muestran, sin embargo, que los comisos permiten identificar actores, recurrencias y estrategias cuando se los trata como evidencia de relaciones y no como

---

comercio intrarregional", 31–42, 83–94; Prado, Edge of Empire, 1–18, 45–77.

[15] Alex Borucki, David Eltis y David Wheat, "Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America", *American Historical Review* 120, n.º 2 (2015): 433–42, 452–60; Linda A. Newson y Susie Minchin, *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century* (Leiden: Brill, 2007), 1–18, 141–78.

espejo estadístico. Del Valle Pavón añade otra posibilidad: protocolos notariales, trayectorias familiares y documentación consular revelan que comercio legal e ilegal podían ser financiados y protegidos por las mismas redes oligárquicas.[16]

Los tipos documentales también condicionan las interpretaciones regionales. Las causas de presas utilizadas por Cromwell resaltan encuentros entre guardacostas, tripulaciones y comunidades costeras; los comisos rioplatenses hacen visibles operaciones pequeñas y agentes aprehensores; los expedientes mercantiles novohispanos iluminan vínculos entre virreyes, comerciantes y cargos venales; y la correspondencia administrativa de La Española expone argumentos de necesidad, pecado, lealtad y supervivencia. La comparación no debe borrar esas diferencias. Cada archivo produce su propio "contrabando visible".

1.6. Crédito, confianza, información y riesgo

La historiografía del comercio atlántico aporta herramientas adicionales. Lamikiz muestra que la confianza mercantil dependía de reputación, solvencia, correspondencia e intermediarios. Baskes advierte contra reducir las estrategias mercantiles a expresiones de monopolio predatorio: convoyes, seguros, crédito e información también respondían a mercados volátiles. Estas observaciones impiden imaginar redes clandestinas espontáneas. Una operación ilícita exigía saber quién pagaría, quién guardaría silencio, qué ruta utilizar y cómo repartir una pérdida.[17]

La matriz siguiente resume los desplazamientos interpretativos más relevantes. No pretende jerarquizar obras ni convertir diferencias

[16] Picazo Muntaner, "Valoración de los procesos", 86–99; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 35–42, 83–94; Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 119–22, 136–40.

[17] Xabier Lamikiz, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks* (Woodbridge: Boydell Press, 2010), 9–14, 95–140; Jeremy Baskes, *Staying Afloat: Risk and Uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760–1820* (Stanford: Stanford University Press, 2013), 17–42, 69–109.

complejas en casillas definitivas; señala qué aporta cada enfoque a la comparación y qué precaución exige.

Autor u obra	Escala, base documental, aporte y cautela comparativa
Haring; Céspedes del Castillo; Pérez Herrero	Escala: imperio y mercados, siglos XVI–XVIII. Base o enfoque: normativa, instituciones y síntesis económica. Aporte: reconstruyen la arquitectura del comercio autorizado. Cautela: pueden hacer del ilícito una desviación respecto del diseño.
Klooster; Rupert	Escala: Caribe neerlandés y transimperial, siglos XVII–XVIII. Base o enfoque: redes mercantiles, movilidad y conexiones. Aporte: los enclaves rivales fueron nodos de crédito y redistribución. Cautela: la escala caribeña puede diluir conflictos locales específicos.
Aizpurúa; Cromwell	Escala: Venezuela y Curazao, siglo XVIII. Base o enfoque: administración, causas de presas y comunidades costeras. Aporte: el cacao clandestino articuló mercado, necesidad y negociación legal. Cautela: predominan el siglo XVIII y la franja costera.
Grahn	Escala: Nueva Granada caribeña, primeras décadas borbónicas. Base o enfoque: expedientes administrativos y judiciales. Aporte: las economías informales condicionaron el gobierno regional. Cautela: la flexibilidad puede leerse como erosión o como adaptación imperial.
Del Valle Pavón	Escala: Nueva España, 1670–1711. Base o enfoque: protocolos, redes familiares y consulares. Aporte: comercio legal e ilícito compartieron élites, crédito y cargos. Cautela: el caso privilegia redes de gran escala y documentación mercantil.
Moutoukias; Jumar y Paredes	Escala: Río de la Plata, siglos XVII–XVIII. Base o enfoque: redes sociales y series de comisos. Aporte: la ilegalidad tuvo reglas prácticas y actores de escalas diversas. Cautela: los comisos registran control, no el universo total del intercambio.
Ponce Vázquez; Giusti-Cordero	Escala: La Española, 1580–1791. Base o enfoque: gobierno local, rescates y economía ganadera. Aporte: el contrabando pasó de desafío político costero a interdependencia fronteriza. Cautela: la continuidad entre ambos momentos debe demostrarse, no suponerse

Bassi	Escala: Nueva Granada y Gran Caribe, fines del XVIII–XIX. Base o enfoque: geografías marítimas y experiencia de marineros. Aporte: las rutas vividas produjeron espacios transimperiales. Cautela: parte sustantiva de su cronología rebasa 1791.
Lamikiz; Baskes	Escala: comercio atlántico español, siglo XVIII. Base o enfoque: redes, correspondencia, riesgo e incertidumbre. Aporte: crédito e información explican cooperación y estrategias mercantiles. Cautela: no estudian exclusivamente operaciones ilícitas.
Picazo Muntaner	Escala: América hispana, 1600–1800. Base o enfoque: crítica de procesos judiciales. Aporte: la intensidad documental no equivale al volumen real. Cautela: obliga a renunciar a comparaciones cuantitativas simples.

Tabla 1. Matriz historiográfica selectiva. Fuente: elaboración propia a partir de la bibliografía citada en esta sección.

2. Conceptos, corpus y método comparativo

2.1. Contrabando, fraude, excepción y tolerancia

El término "contrabando" abarca prácticas que los actores y las autoridades no siempre consideraron equivalentes. Para evitar que esa amplitud borre diferencias esenciales, esta revisión propone cuatro tipos ideales.

La primera es el comercio transimperial expresamente prohibido: intercambio con súbditos, embarcaciones o plazas extranjeras fuera de los canales admitidos. Caracas–Curazao y buena parte del Caribe neogranadino pertenecen principalmente a esta modalidad. La segunda es el fraude fiscal dentro de una ruta autorizada: subregistro, sobrecarga, ocultamiento, manipulación de manifiestos o circulación de bienes no declarados en flotas, navíos de registro y puertos oficiales. Veracruz ofrece el caso más nítido. La tercera consiste en el uso expansivo o ficticio de excepciones legales: arribadas forzosas, licencias extraordinarias, asientos, permisos de guerra, pabellones neutrales y depósitos. Aquí la operación se apoyaba en un lenguaje jurídico existente, aunque lo extendiera más allá de su propósito. La

cuarta es el intercambio fronterizo visible pero tolerado: circulación conocida por vecinos y autoridades, formalmente ilícita, cuya represión total habría comprometido abastecimiento, paz local o ingresos. La frontera de La Española y ciertos pasos rioplatenses se acercan a este tipo.[18]

Estas modalidades deben entenderse como tipos ideales no excluyentes. Los dos primeros sitúan la operación en un eje espacial e institucional –entre jurisdicciones o dentro de un canal autorizado–; los dos últimos describen su tratamiento jurídico y administrativo –uso de excepciones o tolerancia selectiva–. Una misma transacción podía combinar ambos ejes: una carga podía entrar mediante permiso excepcional y superar el tonelaje autorizado; una arribada legítima podía facilitar ventas no declaradas; un comercio fronterizo tolerado podía ser perseguido cuando cambiaban el gobernador o la coyuntura bélica. La tipología no distribuye operaciones en compartimentos cerrados ni clasifica moralmente a los actores; compara mecanismos que podían superponerse.

2.2. La "zona gris" como régimen de aplicación selectiva

La expresión "zona gris" se utiliza aquí en un sentido preciso. No designa ausencia de ley ni indiferencia generalizada, sino un régimen de aplicación selectiva caracterizado por cinco rasgos: visibilidad parcial de las operaciones; tolerancia condicionada por necesidades de abasto o defensa; participación, protección u omisión de funcionarios; uso estratégico de permisos y excepciones; y sanción desigual según posición social, escala del negocio y coyuntura. La zona gris se producía en la interacción entre autoridades y súbditos. Por ello conviene hablar

[18] Para estas cuatro modalidades, véanse respectivamente: Aizpurúa, *Curazao y la costa de Caracas*, 258–83, 391, y Grahn, *The Political Economy of Smuggling*, 102–27; Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 126–40; Malamud, "El comercio directo", 25–35, y Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto: la política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial* (México: El Colegio de México e Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001), 28–48, 179–236; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 39–42, 83–94, y Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock", 24–39.

de administración monárquica, jurisdicciones o poder regio antes que proyectar sin matices la categoría contemporánea de Estado.[19]

También debe historicizarse la corrupción. Venalidad de oficios, patronazgo, regalos, servicios, amistad y connivencia no formaban para los contemporáneos una categoría única y estable. Algunas prácticas eran denunciadas como abuso; otras se integraban en expectativas legítimas de reciprocidad. Esto no impide analizar la apropiación privada de funciones públicas, pero exige reconstruir los lenguajes y conflictos mediante los cuales se trazaban sus límites.[20]

2.3. Qué vuelve comparable a configuraciones desiguales

Los cinco casos se comparan mediante seis preguntas comunes: a) qué condición espacial facilitaba la circulación; b) cuáles eran los flujos principales y los medios de pago; c) qué actores financiaban, transportaban, protegían o denunciaban; d) qué modalidad de ilegalidad destaca la historiografía; e) cómo se enlazaba la operación con redes autorizadas; y f) qué repertorio de respuesta desplegó la Monarquía. La comparación no presupone que un puerto, una isla y una frontera sean unidades idénticas. Los considera configuraciones relacionales: conjuntos de rutas, actores, jurisdicciones y mercados articulados por un problema común.[21]

El criterio cronológico también es relacional. La Española permite observar un proceso largo desde 1580; Caracas–Curazao se concentra sobre todo entre 1730 y 1780; Veracruz enlaza el final del siglo XVII, la coyuntura abierta por Utrecht y los circuitos británicos de mediados del XVIII; Cartagena–Darién reúne la trata de las primeras décadas del siglo XVII y las economías informales de las primeras décadas

[19] Grahn, *The Political Economy of Smuggling*, 147–76; Cromwell, *The Smugglers' World*, 197–238; Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 129–40.

[20] Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 125–39; Ponce Vázquez, *Islanders and Empire*, 134–71.

[21] Bassi, *An Aqueous Territory*, 1-22; Prado, *Edge of Empire*, 1-18; Rupert, *Creolization and Contraband*, 1-24.

borbónicas; Río de la Plata–Colonia se estructura entre 1680 y 1777. La tabla no denomina "dominante" a una modalidad, porque la bibliografía disponible no permite establecer un predominio estadístico comparable. Habla de la modalidad destacada por la historiografía.

Configuración y periodo principal	Condición espacial, modalidad, redes autorizadas, respuesta y documentación
Caracas-Curazao c. 1700–1780	Espacio y flujos: costa próxima a Willemstad; cacao, manufacturas y crédito; presencia de redes de trata de personas esclavizadas. Modalidad destacada: comercio transimperial y cabotaje clandestino. Redes autorizadas: productores, casas mercantiles, funcionarios, guardacostas y Compañía Guipuzcoana. Respuesta y fuentes: compañía privilegiada, vigilancia y negociación; causas de presas, correspondencia y expedientes mercantiles.
Veracruz-Golfo de México c. 1670–1778	Espacio y flujos: gran puerto oficial conectado con redes interiores; plata, textiles, azogue y bienes atlánticos y asiáticos. Modalidad destacada: fraude dentro del puerto, subregistro y ampliación de permisos. Redes autorizadas: flotas, consignatarios, Consulado de México, virreyes, mandos navales y crédito. Respuesta y fuentes: fiscalización, pleitos corporativos y concesiones; protocolos, documentación consular y administrativa.
Cartagena-Darién c. 1570-1750	Espacio y flujos: puerto fortificado y frontera anfibia; manufacturas, metales y armas; tráfico autorizado y clandestino de personas esclavizadas. Modalidad destacada: recaladas, transbordos, comercio con extranjeros y rutas costeras. Redes autorizadas: asientos, licencias, guarniciones, autoridades portuarias y mediadores marítimos. Respuesta y fuentes: campañas, guardacostas y tolerancias; causas judiciales, informes de gobierno y documentación de la trata.
Río de la Plata-Colonia c. 1680-1777	Espacio y flujos: enclave portugués frente a Buenos Aires; cueros, plata y manufacturas; circuitos de trata de personas esclavizadas. Modalidad destacada: arbitraje jurisdiccional, pasos secundarios y redistribución regional. Redes autorizadas: navíos de registro, crédito portugués, autoridades locales y redes de campaña. Respuesta y fuentes: ocupaciones, comisos, Montevideo y reorganización virreinal; series de decomisos, correspondencia y redes notariales.

La Española c. 1580-1791	Espacio y flujos: costas septentrionales y luego frontera con Saint-Domingue; ganado, mulas, carne, madera, cueros y manufacturas. Modalidad destacada: rescates transimperiales y, en el XVIII, intercambio fronterizo tolerado. Redes autorizadas: oficios locales, cabildos, ganaderos, autoridades fronterizas y mercados de plantación. Respuesta y fuentes: devastaciones, sanciones, negociación y pragmatismo; juicios, cartas de gobierno y estudios de la economía ganadera.

Tabla 2. Configuraciones regionales y variables de comparación. Fuente: elaboración propia a partir de Aizpurúa, Cromwell, Del Valle Pavón, Grahn, Jumar y Paredes, Ponce Vázquez, Giusti-Cordero y la bibliografía complementaria citada.

2.4. Límites documentales y dimensión ética

Las fuentes privilegian el conflicto. Un decomiso selecciona una operación; una visita administrativa recoge acusaciones interesadas; una causa de presas magnifica el momento de captura; una carta de gobernador puede exagerar amenazas para solicitar recursos. La comparación, por ello, debe separar tres niveles: evidencia directa sobre operaciones concretas; inferencias de los historiadores acerca de redes; y generalizaciones comparativas propuestas en este artículo.

Cuando los archivos regionales son inconmensurables, la prudencia es parte del método.[22]

La trata clandestina requiere una distinción adicional. Las personas esclavizadas no pueden incorporarse a una lista indiferenciada de "mercancías". La historiografía del tráfico hacia la América española ha mostrado que los canales autorizados y no autorizados se entrelazaron, pero ambos formaron parte de una economía de violencia. La opacidad del circuito ilícito podía dificultar el registro, aumentar la vulnerabilidad durante el traslado y favorecer ventas fuera de cualquier

[22] Picazo Muntaner, "Valoración de los procesos", 86–99; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 35–42.

supervisión formal. El análisis económico debe, por tanto, preservar la especificidad humana y coercitiva de la trata.[23]

3. Cinco configuraciones regionales

3.1. Caracas–Curazao: cacao, crédito y comunidades costeras

La historiografía venezolana permite observar con especial claridad el tránsito desde una lectura institucional del contrabando hacia otra social y transimperial. Aizpurúa situó la relación entre Curazao y la costa de Caracas en el marco de la Compañía Guipuzcoana, creada en 1728 para abastecer la provincia, canalizar la exportación de cacao y reducir la salida clandestina. Su análisis muestra que el problema no se limitaba a patrullar ensenadas: involucraba precios de compra, disponibilidad de manufacturas, crédito y capacidad de los cosecheros para negociar con compradores alternativos. La compañía reforzó el circuito autorizado, pero también concentró conflictos que podían acrecentar el atractivo de Curazao como alternativa económica y política.[24]

Klooster y Rupert amplían la escala. Desde Willemstad, las casas mercantiles neerlandesas articulaban reexportaciones, adelantos, información y navegación de corta distancia. Curazao no era únicamente un depósito extranjero enfrentado a una costa española; formaba parte de una sociedad caribeña móvil, donde marineros, comerciantes, personas libres de color, personas esclavizadas y funcionarios transitaban entre jurisdicciones. Esa perspectiva explica por qué la proximidad geográfica solo adquirió eficacia cuando fue sostenida por relaciones de confianza, conocimiento de fondeaderos y capacidad para colocar el cacao en mercados más amplios.[25]

---

[23] Borucki, Eltis y Wheat, *"Atlantic History", 433–61;* David Wheat, *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016), 1-24, 163-98.

[24] Aizpurúa, *Curazao y la costa de Caracas,* 67–73, 180, 258–83; Eduardo Arcila Farías, *Economía colonial de Venezuela* (México: Fondo de Cultura Económica, 1946), 190–205, 259.

[25] Klooster, *Illicit Riches*, 125–29, 149, 168, 175; Rupert, *Creolization and Contraband,* 25-58,

Cromwell introduce una diferencia historiográfica importante. Mientras Aizpurúa reconstruye el conflicto económico e institucional de la provincia, *The Smugglers' World* se concentra en los efectos sociales de la ilegalidad. Las causas de presas le permiten seguir a comunidades que intercambiaban cacao por bienes considerados necesarios y que elaboraban justificaciones compartidas frente a la persecución. Su argumento no es que toda la sociedad venezolana respaldara por igual el contrabando, sino que la repetición del comercio ilícito produjo una cultura práctica de negociación: vecinos, capitanes y oficiales podían discrepar sobre una captura, una necesidad o la legitimidad de una operación sin abandonar por ello la lealtad monárquica.[26]

Esta literatura permite identificar tres mecanismos de interpenetración con las redes oficiales. El primero fue financiero: productores y comerciantes podían alternar compradores legales y curazoleños según precios, plazos y deudas. El segundo fue administrativo: guardacostas, gobernadores, jueces y empleados de la compañía decidían qué perseguir, qué documentar y qué transacción podía presentarse como abastecimiento o excepción. El tercero fue material: las mismas costas, embarcaciones menores y caminos que conectaban plantaciones y puertos autorizados servían para cargar y redistribuir bienes ilícitos. El circuito clandestino no reemplazó a la compañía ni al comercio peninsular; operó en sus intersticios y reaccionó a sus condiciones.[27]

La comparación exige, sin embargo, dos cautelas. La primera es temporal: la mayor densidad documental y bibliográfica corresponde al siglo XVIII, por lo que no debe proyectarse sin más hacia toda la historia colonial venezolana. La segunda es distributiva. La expresión "comunidad del contrabando" no implica igualdad de beneficios. Grandes cosecheros, casas mercantiles, pilotos, pequeños cargadores, funcionarios y personas esclavizadas ocupaban posicio-

99-132.

[26] Cromwell, *The Smugglers' World*, 10-32, 60-87, 197-238.

[27] Aizpurúa, *Curazao y la costa de Caracas*, 258–83, 391; Cromwell, *The Smugglers' World*, 88–121, 169–238.

nes radicalmente distintas ante el riesgo, la sanción y la ganancia. El mérito de Cromwell consiste precisamente en mostrar esa amplitud social sin borrar los conflictos internos.[28]

3.2. Veracruz y el Golfo de México: fraude dentro del puerto autorizado

Veracruz modifica el modelo visual del contrabando. No se trata ante todo de una playa distante ni de una frontera débil, sino del principal puerto atlántico de Nueva España, dotado de oficiales reales, aduana, flotas, consignatarios y vínculos con el Consulado de México. El trabajo de Del Valle Pavón muestra que la ilegalidad podía instalarse en el corazón del comercio autorizado. Entre 1670 y 1711, mercaderes de plata, cargadores peninsulares, virreyes, mandos navales y agentes portuarios participaron en redes que combinaban negocios legales e ilícitos mediante parentesco, paisanaje, compadrazgo, crédito y protección política.[29]

Este caso corresponde principalmente al fraude dentro de la ruta autorizada. Sobrecarga, subregistro, mezcla de bienes declarados y no declarados, manipulación de documentos y utilización de cargos navales permitían que el tráfico clandestino compartiera convoy, muelle y agentes con el comercio fiscalizado. Del Valle subraya que la venta de oficios y los costos asociados a ciertos nombramientos podían incentivar a sus titulares a recuperar inversiones mediante negocios no permitidos. La ilegalidad, por tanto, no surgía solo de la insuficiencia de vigilancia: también podía ser producida por mecanismos financieros y administrativos de la propia Carrera.[30]

La plata daba cohesión a esas operaciones. Era medio de pago, garantía de crédito y objeto de extracción. Los mercaderes de México financiaban actividades mineras, controlaban circuitos de numerario y mantenían vínculos con cargadores de Sevilla y Cádiz. La importación

[28] Cromwell, *The Smugglers' World*, 239–301.

[29] Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 119–22, 136–40.

[30] Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 126-33, 136-40.

irregular y la salida no registrada de metal constituían, en muchos casos, dos momentos de un mismo intercambio. Esto no significa que toda saca de plata haya sido clandestina ni que el mercado novohispano dependiera exclusivamente de proveedores extranjeros. Significa que la densidad financiera de Nueva España hacía especialmente rentable ampliar, ocultar o reinterpretar las oportunidades creadas por el comercio autorizado.[31]

El Tratado de Utrecht añadió otra zona de ambigüedad. El asiento británico para la introducción de personas esclavizadas y el navío de permiso concedieron a agentes ingleses una entrada formal y limitada. La concesión no abolía el monopolio; abría un borde legal susceptible de sobrecargas, depósitos y distribución clandestina. Feliciano Ramos amplía el marco cronológico al estudiar, para 1748-1778, los circuitos británicos que recorrieron el Caribe y el Golfo de México. Souto Mantecón ha mostrado, para una cronología que rebasa 1791, que el puerto de Veracruz siguió enfrentando formas de comercio "irregular, pero legal" asociadas a guerras, neutrales, licencias extraordinarias y contratos especiales. Esa extensión temporal queda fuera del núcleo comparativo, pero aporta una advertencia decisiva: la presencia extranjera no puede clasificarse automáticamente como contrabando sin reconstruir el permiso específico que la amparaba.[32]

La historiografía de Veracruz permite así distinguir ilegalidad material y apariencia documental. Una carga podía ser físicamente visible y fiscalmente oculta; una operación extranjera podía parecer contraria al monopolio y, sin embargo, descansar en una licencia; un permiso legal podía utilizarse para encubrir volúmenes superiores. El puerto oficial no era lo opuesto a la clandestinidad. Era uno de los lugares donde la frontera entre declaración, excepción y fraude se negociaba con mayor sofisticación.

---

[31] Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 119-25, 136-40; Pérez Herrero, *Comercio y mercados*, 170–76, 252–61.

[32] Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México, 1748–1778* (Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1990), 233-34, 238; Souto Mantecón, *Mar abierto*, 28-48, 133-78, 179-236.

El enfoque de redes también obliga a evitar una imagen omnipotente de la élite mercantil. Lamikiz muestra que el comercio transatlántico dependía de intermediarios dispersos y de una confianza sostenida por correspondencia, reputación y solvencia; Baskes recuerda que la gestión del riesgo podía explicar estrategias que, vistas retrospectivamente, parecen simples privilegios. Estas observaciones no exoneran el fraude, pero permiten comprender por qué la reserva de información, el control de las consignaciones y la diversificación entre operaciones lícitas e ilícitas eran, a la vez, respuestas a un entorno incierto e instrumentos de poder.[33]

3.3. Cartagena–Darién: frontera anfibia, gobierno regional y trata clandestina

Cartagena de Indias combina centralidad y porosidad. Era puerto fortificado, escala de flotas, sede de cajas reales y punto fundamental de la trata hacia la América española; al mismo tiempo, estaba conectada con golfos, ríos, manglares y costas cuya vigilancia exigía conocimientos locales y recursos navales continuos. El Darién y el Golfo de Urabá no constituyeron un vacío alrededor del puerto, sino una frontera anfibia habitada y transitada por pueblos indígenas, marineros, libres de color, personas esclavizadas, pequeños transportistas y agentes extranjeros.[34]

Grahn interpreta las provincias caribeñas de Nueva Granada como economías informales regionales que condicionaron los primeros intentos borbónicos de centralización. Cartagena, Santa Marta y Riohacha compartían escasez de suministros autorizados, proximidad a comerciantes británicos y neerlandeses y autoridades locales capaces de modular la persecución. Su análisis otorga al contrabando una dimensión política: los esfuerzos de la Corona por reforzar recaudación y defensa chocaban con arreglos de abastecimiento y patronazgo que

[33] Lamikiz, *Trade and Trust*, 9–14, 73–140; Baskes, *Staying Afloat*, 17-42.

[34] Araúz Monfante, *El contrabando holandés*, t. II, 112-29, 343; Bassi, *An Aqueous Territory*, 23–84.

sostenían la vida provincial. La creación y las dificultades iniciales del virreinato neogranadino no pueden separarse de esa tensión.[35]

El mérito comparativo de Grahn radica en no reducir el problema a una aduana insuficiente. Las economías informales podían atravesar corporaciones, jurisdicciones y grupos sociales. Sin embargo, el concepto de autonomía regional admite dos interpretaciones. Puede señalar la erosión del mando central, pero también una flexibilidad que permitía a la Monarquía conservar lealtades y abastecer plazas estratégicas sin disponer de todos los medios necesarios. La evidencia regional aconseja sustituir el juicio binario –fortaleza o debilidad– por una pregunta sobre los costos y beneficiarios de cada acomodo.[36]

Bassi refuerza la dimensión marítima de ese argumento. Sus "geografías vividas" muestran cómo rutas repetidas por embarcaciones y marineros conectaban las costas de Nueva Granada con Jamaica, Curazao, La Española y otros puertos del Gran Caribe. Aunque buena parte de su análisis se sitúa en las décadas finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, permite comprender que la frontera imperial era atravesada por saberes náuticos, lenguas, reputaciones y puntos de escala que no pertenecían a una sola soberanía. El mar no eliminaba las jurisdicciones; multiplicaba las posibilidades de combinarlas.[37]

La trata de personas esclavizadas introduce la diferencia más grave respecto de otros bienes. Cartagena fue uno de los principales puertos de desembarco de africanos esclavizados desde finales del siglo XVI. Wheat, así como Newson y Minchin, han reconstruido procedencias, redes portuguesas, asientos y trayectos hacia el interior; Borucki, Eltis y Wheat han mostrado que el tráfico hacia la América española exige integrar circuitos atlánticos formales e informales. Las introducciones clandestinas no fueron una mera evasión tributaria: prolongaron una cadena de captura, traslado forzado, venta y explotación, y podían

[35] Grahn, *The Political Economy of Smuggling*, 18-40, 102-27, 147-76.

[36] McFarlane, reseña de *The Political Economy of Smuggling*, 1368-69.

[37] Bassi, *An Aqueous Territory*, 1-22, 23-84.

eludir incluso los registros imperfectos que hoy permiten reconstruir ese sistema.[38]

El entrelazamiento con las redes oficiales fue particularmente visible. Los asientos creaban entradas autorizadas y agentes reconocidos, pero también oportunidades para desembarcar personas esclavizadas y mercancías fuera de los cupos o licencias. Las guarniciones y autoridades portuarias necesitaban abastecimiento; los guardacostas podían perseguir una embarcación y tolerar otra; los mediadores costeros trasladaban información entre playas, estancias y mercados urbanos. La misma infraestructura defensiva que pretendía cerrar el puerto dependía de una economía regional que no siempre podía sostenerse mediante canales peninsulares.[39]

La historiografía todavía presenta una asimetría. Conocemos mejor grandes conflictos administrativos, contratos de trata y expedientes de captura que las motivaciones de muchos intermediarios subalternos. Su presencia documental no equivale a autonomía ni a participación voluntaria. Algunos aprovecharon oportunidades; otros actuaron bajo coerción, dependencia o amenaza. Esta cautela es esencial para no romantizar la "capilaridad social" del contrabando.

3.4. Río de la Plata–Colonia del Sacramento: arbitraje jurisdiccional y reglas prácticas

La fundación portuguesa de Colonia del Sacramento en 1680 creó frente a Buenos Aires una configuración singular. La corta distancia entre dos jurisdicciones imperiales permitía articular el intercambio de manufacturas europeas, plata y cueros, además de sostener circuitos de trata de personas esclavizadas mediante cambios de bandera,

[38] David Wheat, "The First Great Waves: African Provenance Zones for the Transatlantic Slave Trade to Cartagena de Indias, 1570-1640", *Journal of African History* 52, n.º 1 (2011): 1–22; Newson y Minchin, *From Capture to Sale*, 1-18, 141-78; Borucki, Eltis y Wheat, "Atlantic History", 433–61.

[39] Grahn, *The Political Economy of Smuggling*, 102–27, 147–76; María del Carmen Borrego Plá, *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1973).

depósitos, pasos secundarios y redistribución regional. La frontera no era únicamente una línea que la soberanía debía defender: era un recurso que comerciantes y vecinos podían utilizar para comparar precios, impuestos y riesgos.[40]

Moutoukias mostró que el contrabando rioplatense del siglo XVII se apoyaba en redes sociales y en un control colonial negociado, no en una ausencia completa de autoridad. Su enfoque fue decisivo para abandonar la imagen de Buenos Aires como simple periferia desobediente. El comercio legal, las arribadas, los navíos de registro, las conexiones con el espacio peruano y las operaciones portuguesas se articulaban dentro de un mismo campo de relaciones. La ilegalidad podía ser sistemática sin constituir un mundo separado.[41]

Jumar y Paredes profundizaron esta lectura mediante los comisos de 1693 a 1777. Su principal aporte es doble. Por un lado, incorporan desde el introductor de pequeña escala hasta el agente encargado de la aprehensión, corrigiendo una historiografía centrada en grandes comerciantes. Por otro, muestran que los decomisos iluminan el frágil equilibrio de intereses del complejo portuario, pero no permiten identificar automáticamente el origen de todos los bienes ni medir la totalidad del tráfico. La instalación duradera de portugueses amplió el crédito para operaciones ilegales y contribuyó a transformar prácticas antes más dependientes de pagos al contado. Gelman complementa esa perspectiva al reconstruir la trayectoria de Domingo Belgrano Pérez: el crédito, la venta a fiado, la diversificación y el acceso al poder político muestran cómo una casa mercantil podía articular negocios de escalas distintas sin separar rígidamente comercio, financiación y autoridad.[42]

[40] Enrique M. Barba, "Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento (siglo XVIII)", *Investigaciones y Ensayos*, n.º 28 (1980): 57–76; Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 89–92, 127, 165–67.

[41] Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 18, 98-114, 165-67, 193-205.

[42] Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 31–42, 52–73, 83–94; Jorge Gelman, *De mercachifle a gran comerciante: los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial* (Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 1996), 113-20, 141-50.

La expresión "reglas prácticas" resulta especialmente pertinente. La reiteración de actores, la existencia de crédito, el conocimiento de rutas y la participación de agentes de control indican que también el ilícito generaba expectativas sobre reparto, silencio, protección y sanción. No era un "mundo al revés", sino un orden económico que coexistía con la normativa regia y aprovechaba diferencias entre las coronas portuguesa y española. Esa coexistencia explica por qué la represión podía ser selectiva: un comiso otorgaba ingresos o recompensas a quien aprehendía, mientras otras operaciones continuaban.[43]

Prado desplaza el análisis hacia el final del periodo borbónico y la crisis revolucionaria. Su concepto de borde imperial ayuda a entender que Colonia y Montevideo no fueron únicamente instrumentos de control territorial, sino nodos de redes atlánticas que condicionaron identidades y opciones políticas. Dávila y Moraes, para 1780–1810, muestran además la presencia de sectores subalternos en el contrabando terrestre. Estos trabajos rebasan parcialmente 1791, pero permiten observar la continuidad de mediadores y caminos una vez modificadas las condiciones legales.[44]

La creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, la ocupación definitiva de Colonia en 1777 y la ampliación del comercio regulado alteraron los incentivos. No inventaron la conexión atlántica de Buenos Aires: buscaron redirigirla hacia nuevas instituciones, puertos y fiscalidades. Esa operación fue simultáneamente territorial y comercial. Reprimir el arbitraje portugués, fortalecer Montevideo y habilitar canales más directos formaban parte de un intento por hacer visible y aprovechable para la Real Hacienda una circulación preexistente.[45]

---

[43] Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 39-42, 83-94.

[44] Prado, *Edge of Empire*, 45-77, 105-36; Adriana Dávila y María Inés Moraes, "Redes sociales y sectores subalternos del contrabando terrestre en la frontera inter–imperial, 1780-1810", Documento de Trabajo 16/17 (Montevideo: Instituto de Economía, Universidad de la República, 2017).

[45] Jumar y Paredes, "El comercio intraregional", 88–94; Allan J. Kuethe y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms*, 1713–1796 (Cambridge: Cambridge University Press, 2014), 271-304.

3.5. La Española: de los rescates a la interdependencia fronteriza

La Española ofrece la secuencia cronológica más larga y, por ello, obliga a distinguir dos configuraciones. La primera corresponde a los rescates de finales del siglo XVI y comienzos del XVII, especialmente en las costas septentrionales y occidentales. Ponce Vázquez muestra que ese comercio con extranjeros estaba unido a la supervivencia de comunidades alejadas de Santo Domingo, a debates sobre pecado y lealtad y a la apropiación local de cargos y tribunales. El contrabando no fue solo una respuesta económica: se convirtió en terreno de desafío político y contribuyó a la crisis que desembocó en las devastaciones de Osorio de 1605-1606.[46]

La interpretación de Ponce Vázquez corrige dos simplificaciones. La primera presenta a los habitantes como receptores pasivos de decisiones metropolitanas; la segunda reduce las devastaciones a una medida técnica contra el fraude. Su análisis muestra que las comunidades negociaron, resistieron y redirigieron políticas, mientras la Monarquía intentaba concentrar población y cortar vínculos extranjeros. La violencia de la despoblación revela que la Corona percibía el comercio ilícito como un problema de soberanía, religión y obediencia, no únicamente de recaudación.[47]

La segunda configuración se consolidó tras el crecimiento de la colonia francesa de Saint-Domingue. En el siglo XVIII, la frontera interna de la isla conectó una economía ganadera española con un sistema de plantación que demandaba animales de tiro, carne, madera y otros suministros. Giusti-Cordero interpreta esa relación como una red de contrabando entre azúcar y ganado que involucraba no solo La Española, sino circuitos del Caribe continental. Para los ganaderos de Santo Domingo, el mercado occidental ofrecía numerario y

[46] Ponce Vázquez, *Islanders and Empire*, 56-97, 98-133.

[47] Ponce Vázquez, *Islanders and Empire*, 98-133, 172-222.

manufacturas; para las plantaciones francesas, los animales y alimentos orientales contribuían a sostener la producción.[48]

Esta interdependencia era más visible que clandestina en sentido estricto. Caminos, hatos, puestos fronterizos y mercados locales hacían difícil ocultarla por completo. La cuestión central era cuánto toleraban las autoridades, qué gravámenes intentaban imponer y cuándo una coyuntura diplomática convertía una práctica habitual en delito perseguido. Por eso La Española representa mejor que otros casos la modalidad de intercambio fronterizo conocido y selectivamente administrado.[49]

No debe suponerse, sin embargo, una continuidad lineal entre los rescates de 1580 y la frontera ganadera del XVIII. Cambiaron los socios, las mercancías, la geografía política y la escala de la producción. La continuidad reside en otro nivel: la dificultad de hacer coincidir prohibición imperial, necesidades locales y control territorial. La obra de Ponce Vázquez explica la formación temprana de esa tensión; Giusti-Cordero muestra una solución regional posterior, fundada en la complementariedad desigual entre ganadería y plantación.[50]

El año 1791 constituye un límite analítico pertinente. La revolución de Saint-Domingue alteró de manera radical la economía de plantación, las movilidades y los mercados que habían sostenido el intercambio fronterizo. No puso fin inmediato a toda circulación, pero transformó la estructura que le daba sentido. Cerrar la comparación en ese punto evita proyectar hacia el periodo revolucionario una configuración propia del orden colonial anterior.[51]

---

[48] Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock", 13–25, 31–39; Frank Moya Pons, *Historia colonial de Santo Domingo* (Santiago de los Caballeros: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977).

[49] Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock", 24–39.

[50] Ponce Vázquez, *Islanders and Empire*, 223–62; Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock", 13–41.

[51] Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock", 34-39; Moya Pons, *Historia colonial de Santo Domingo.*

4. Comparar modalidades, mediadores y costos

4.1. Cuatro tipos ideales y sus combinaciones

La comparación muestra que las cinco configuraciones no fueron variantes idénticas. Caracas–Curazao se organizó alrededor del abastecimiento transimperial y el crédito cacaotero; Veracruz, del fraude incrustado en procedimientos autorizados; Río de la Plata–Colonia, del arbitraje jurisdiccional; y La Española, de una complementariedad fronteriza selectivamente tolerada. Cartagena–Darién combinó comercio extranjero, asientos, recaladas y rutas anfibias.[52]

El valor de la tipología reside en abandonar una explicación única basada en la "falta de vigilancia". Un puerto densamente administrado podía ser perforado mediante documentos; una frontera, mediante diferencias jurisdiccionales; una costa próxima a un enclave extranjero, mediante crédito y navegación de corta distancia. La capacidad coercitiva solo adquiere sentido cuando se relaciona con la forma concreta del negocio.

4.2. Cinco mecanismos de interpenetración

Las redes oficiales y las ilícitas se entrelazaron a través de al menos cinco mecanismos. El primero fue la superposición de actores. Comerciantes, capitanes, consignatarios, productores y funcionarios podían participar en operaciones legales e ilegales, no necesariamente de forma simultánea ni con idéntica intensidad. El segundo fue el uso compartido de infraestructura: puertos, caminos, depósitos, embarcaciones de cabotaje y circuitos de distribución interior. El tercero fue la elasticidad documental: manifiestos, licencias, arribadas, asientos, cartas de crédito y certificaciones podían legitimar una parte de la operación y ocultar otra. El cuarto fue la continuidad financiera: adelantos y deudas enlazaban productos regionales con proveedores

[52] Aizpurúa, *Curazao y la costa de Caracas*, 67-73, 180, 258-83; Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 119–40; Grahn, *The Political Economy of Smuggling,* 102-76; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 31-94; Ponce Vázquez, Islanders and Empire, 56-133; Giusti-Cordero, "Sugar and Livestock", 13-41.

extranjeros o cargadores autorizados. El quinto fue la protección política selectiva, desde omisiones puntuales hasta alianzas estables con titulares de oficios.[53]

Estos mecanismos descartan la imagen de una economía paralela autónoma. Las operaciones ilícitas necesitaban referencias legales, información institucional y actores situados dentro del orden colonial; el comercio autorizado podía recibir liquidez o abastecimiento de operaciones no declaradas. La interpenetración no borró la frontera jurídica: la convirtió en objeto de negociación.

4.3. Crédito, confianza e información

En los cinco casos, la clandestinidad fue una economía de información. Los participantes necesitaban conocer precios, movimientos de guardacostas, disponibilidad de buques, solvencia de compradores, cambios de gobernador y coyunturas de guerra. La confianza no era una solidaridad natural entre contrabandistas, sino un juicio sobre reputación y capacidad de cumplir. Parentesco, paisanaje, amistad y patronazgo reducían incertidumbre, pero también excluían a quienes no controlaban esas relaciones.[54]

El crédito amplificaba oportunidades y riesgos. En Caracas, podía adelantar bienes contra futuras cosechas de cacao; en Veracruz, conectar mercaderes de plata con cargadores y mandos navales; en el Río de la Plata, permitir operaciones ilícitas más allá del pago al contado; en Cartagena, financiar importaciones y operaciones de trata; en La Española, convertir animales y productos ganaderos en numerario o manufacturas. La existencia de crédito es uno de los indicadores más

[53] Del Valle Pavón, ed., *Contrabando y redes de negocios: Hispanoamérica en el comercio global*, 1610–1814 (Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2023); Lamikiz, *Trade and Trust*, 95–181.

[54] Lamikiz, *Trade and Trust*, 9–14, 95–140; Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 119–22.

sólidos del carácter estructural: transforma el intercambio ocasional en expectativa de operaciones futuras.[55]

Baskes ayuda a introducir una cautela. La incertidumbre de precios, guerras y travesías no desaparecía porque una operación fuera clandestina; a menudo aumentaba. Los participantes distribuían los riesgos mediante la división de cargamentos, la multiplicación de socios, la diversificación y el uso estratégico de permisos. Por ello, no toda fragmentación expresa contrabando "popular" ni toda gran operación depende de una sola casa. La escala podía dividirse deliberadamente para proteger capital y limitar pérdidas.

4.4. Mediación social y distribución desigual

La ampliación del repertorio de actores ha sido uno de los mayores aportes de la historiografía reciente. Pilotos, arrieros, marineros, guías, escribanos, pulperos, soldados, poblaciones indígenas, libres de color y personas esclavizadas aparecen junto a comerciantes y autoridades. No obstante, presencia no significa igualdad de decisión. Quien financiaba una carga, quien ofrecía protección judicial y quien la transportaba bajo riesgo físico ocupaban posiciones distintas. La comparación debe reconstruir cadenas de beneficio y exposición a la sanción.[56]

La aplicación selectiva de la ley reforzaba esas diferencias. Un comerciante protegido podía absorber una pérdida o movilizar abogados; un pequeño transportista podía perder embarcación, libertad o sustento. Los comisos producían incentivos para agentes aprehensores y podían concentrarse en operaciones vulnerables. De allí que la estadística de capturas no solo mida vigilancia: también refleja relaciones de poder sobre quién podía ser perseguido.[57]

---

[55] Cromwell, *The Smugglers' World*, 60–121; Del Valle Pavón, "Contrabando, negocios y discordias", 119–25; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 39–42.

[56] Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 52-94; Dávila y Moraes, "Redes sociales y sectores subalternos"; Bassi, *An Aqueous Territory,* 55-84.

[57] Picazo Muntaner, "Valoración de los procesos", 91-99; Jumar y Paredes, "El comercio intrarregional", 72–94.

La trata de personas esclavizadas vuelve imposible una valoración puramente funcional. Los circuitos podían abastecer economías regionales y, al mismo tiempo, sostener la violencia racial del mundo atlántico. En este ámbito, "intermediación" incluye agentes que capturaban, compraban, transportaban, registraban o escondían seres humanos. La revisión historiográfica debe conservar esa especificidad y evitar que la categoría de red diluya la coerción.

4.5. Lo que puede y no puede medirse

Ninguno de los casos permite calcular una tasa homogénea de contrabando respecto del comercio total. Las unidades documentales son diferentes, las definiciones cambian y la persecución varía. La comparación cuantitativa simple produciría una falsa precisión. Sí es posible, en cambio, comparar indicadores relacionales: duración de una ruta, recurrencia de apellidos o cargos, presencia de crédito, combinación de actores, variedad de mecanismos de encubrimiento y continuidad de respuestas oficiales.[58]

La intensidad documental tampoco equivale a importancia histórica: muchos procesos pueden reflejar vigilancia eficaz, mientras pocos expedientes pueden responder a tolerancias que evitaban la judicialización. Por ello, las matrices organizan énfasis historiográficos, no jerarquías estadísticas.

5. Reformas borbónicas: reprimir, desplazar, regular e incorporar

5.1. Contra una trayectoria única

La relación entre guerra y reforma fue central en el siglo XVIII. Kuethe y Andrien han mostrado que los programas borbónicos no constituyeron un plan único y coherente aplicado desde Madrid, sino una secuencia de iniciativas disputadas, condicionadas por conflictos internacionales,

[58] Picazo Muntaner, "Valoración de los procesos", 86-99.

necesidades fiscales y coaliciones regionales. El comercio formó parte de ese proceso junto con la defensa, la administración, la Iglesia y la producción de información. Por ello, la respuesta al contrabando no puede reducirse a una transición lineal desde prohibición ineficaz hacia apertura racional.[59]

La comparación permite ordenar las medidas mediante cuatro verbos. Reprimir significó patrullar, decomisar, procesar, fortificar y castigar. Desplazar consistió en alterar rutas e incentivos mediante compañías privilegiadas, nuevos puertos, ocupaciones territoriales o jurisdicciones. Regular implicó reforzar registros y aduanas, ampliar el alcance de las licencias y articular nuevos mecanismos consulares y de información. Incorporar selectivamente supuso autorizar una parte de circulaciones antes prohibidas, bajo condiciones fiscales y geográficas específicas. Ninguna región experimentó estas operaciones en la misma proporción ni en el mismo momento.

5.2. Coerción y sus efectos de desplazamiento

Guardacostas, comisos y campañas punitivas elevaron el costo de ciertas rutas, pero rara vez eliminaron las redes que las sostenían. En Venezuela, la vigilancia podía mover desembarcos hacia otra ensenada o intensificar conflictos con cosecheros. En el Río de la Plata, la vigilancia del estuario convivió con pasos terrestres y pequeñas embarcaciones. En el Caribe neogranadino, la geografía anfibia obligaba a depender de mediadores locales. En La Española, las devastaciones de comienzos del XVII demostraron que una respuesta extrema podía destruir asentamientos sin resolver de manera estable las necesidades que habían alimentado los rescates.[60]

La represión podía crear mercados de protección: al aumentar el riesgo, crecía el valor de la información sobre patrullas, documentos y funcionarios. Una política coercitiva podía reducir operaciones

[59] Kuethe y Andrien, *The Spanish Atlantic World*, 1–30, 271–356.

[60] Ponce Vázquez, *Islanders and Empire*, 98–133; Cromwell, *The Smugglers' World*, 122–68; Jumar y Paredes, "El comercio intraregional", 83–94.

visibles y fortalecer a intermediarios capaces de negociar permisos u omisiones. Su eficacia debe medirse también por cambios de ruta, precio y composición social.

5.3. Compañías, jurisdicciones y nuevos centros de control

La Compañía Guipuzcoana representa una estrategia de desplazamiento y regulación. Al ofrecer abastecimiento y un canal de exportación, pretendía competir con Curazao y concentrar la fiscalidad; al obtener privilegios, creó nuevos conflictos sobre precios y poder provincial. En el Río de la Plata, la fundación de Montevideo, la creación del virreinato y la eliminación de Colonia como enclave portugués buscaron trasladar el centro de la circulación hacia instituciones españolas. En Nueva Granada, la reorganización virreinal y militar pretendió coordinar defensa y recaudación en provincias donde los arreglos informales tenían larga trayectoria.[61]

Las intervenciones se dirigían a corredores, corporaciones y equilibrios de poder concretos. Por eso podían reducir una modalidad y favorecer otra: una compañía atraía exportaciones, pero también estimulaba ventas clandestinas; un nuevo puerto ampliaba la fiscalización y, con ella, los márgenes del fraude documental; una ocupación suprimía el arbitraje directo sin deshacer las redes de campaña.

5.4. La apertura regulada y sus exclusiones

El Reglamento de Comercio Libre de 1778 no estableció libertad comercial en sentido contemporáneo. Amplió puertos y redujo ciertas restricciones dentro de un sistema reservado al intercambio imperial, con aranceles, registros y controles. Fisher mostró que la apertura fue geográficamente limitada y que sus resultados deben evaluarse mediante flujos concretos, no mediante la retórica del decreto.[62]

---

[61] Aizpurúa, *Curazao y la costa de Caracas*, 67–73, 180, 258–83; Grahn, *The Political Economy of Smuggling*, 147–76; Kuethe y Andrien, The Spanish Atlantic World, 271–304.

[62] John R. Fisher, "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778–1796", *Journal of Latin American Studies* 13, n.º 1 (1981): 21–30, 45–56.

La selectividad es crucial para los casos de esta revisión. Nueva España y Venezuela quedaron inicialmente fuera de la ampliación continental de 1778. Venezuela recibió una aplicación parcial y restringida en 1780; la extensión plena a Nueva España y Caracas no llegó hasta 1789. Esa secuencia impide presentar el Reglamento como una respuesta simultánea y homogénea a Caracas–Curazao y Veracruz. Las exclusiones reflejaban intereses corporativos, arreglos previos y cautelas fiscales; la incorporación posterior formó parte de una negociación gradual.[63]

La apertura podía reducir algunos incentivos al mejorar la frecuencia o la variedad del comercio autorizado, pero también generaba incertidumbre, sobreoferta, quiebras y nuevas disputas. Baskes ha advertido que la expansión posterior a 1778 no debe interpretarse de modo teleológico como el triunfo inequívoco de mercados más eficientes. Para los comerciantes, el viejo sistema de convoyes había reducido ciertos riesgos; los cambios abrieron oportunidades, pero también los expusieron a una volatilidad mayor.[64]

5.5. Resultados regionalmente desiguales

Los resultados fueron regionalmente desiguales. En Caracas y Veracruz, la apertura tardía modificó circuitos cuyos incentivos no dependían solo de la prohibición; en Cartagena y el Río de la Plata, las reformas militares y territoriales redistribuyeron rutas sin suprimir las mediaciones locales; en La Española, ninguna medida fiscal podía sustituir la complementariedad productiva con Saint-Domingue. Algunas iniciativas elevaron la recaudación y ampliaron los canales autorizados, mientras otras trasladaron la clandestinidad hacia nuevos documentos, espacios o intermediarios.[65]

---

[63] Fisher, "Imperial 'Free Trade', 21–30; Jacques A. Barbier, Venezuelan 'Libranzas', 1788–1807: From Economic Nostrum to Fiscal Imperative", *The Americas* 37, n.º 4 (1981): 457–78.

[64] Baskes, *Staying Afloat*, 69–109.

[65] Kuethe y Andrien, *The Spanish Atlantic World*, 271–356; Fisher, "Imperial 'Free Trade'", 21–56.

Por ello, las reformas no fracasaron ni se limitaron a "legalizar el contrabando". Redefinieron selectivamente qué circulaciones podían fiscalizarse, cuáles se desplazaban y cuáles permanecían prohibidas.

Conclusiones

Esta revisión propone tres resultados historiográficos. El primero es que la bibliografía examinada permite caracterizar los cinco casos como configuraciones estructurales, aunque con intensidades y mecanismos distintos. Ese juicio descansa en cinco dimensiones –persistencia, crédito e información, articulación productiva, mediación social y respuesta institucional– y no en la simple frecuencia documental. La tipología funciona como un conjunto de tipos ideales no excluyentes que permite ordenar esas diferencias.

El segundo resultado es relacional. Redes oficiales y circuitos ilícitos compartieron actores, puertos, documentos, crédito, información y protección. La clandestinidad necesitaba la ley como lenguaje de simulación, excepción o defensa; la administración requería mediadores locales para vigilar, abastecer y gobernar. La interpenetración no elimina la diferencia jurídica entre permitido y prohibido: explica su aplicación selectiva y la movilidad de los actores entre ambos espacios.

El tercer resultado concierne a las reformas borbónicas. La Monarquía no siguió una política única de absorción, sino que combinó coerción, reordenamiento territorial, regulación y aperturas selectivas. El Reglamento de 1778 formó parte de ese repertorio, pero no lo agotó ni se aplicó simultáneamente a los espacios comparados. Compañías, guardacostas, virreinatos, consulados y aperturas parciales respondieron a problemas distintos y generaron nuevas zonas de ambigüedad.

La utilidad económica del contrabando no fue socialmente neutral: alivió escaseces y abrió mercados, pero también concentró rentas, trasladó riesgos a intermediarios vulnerables y alimentó circuitos de trata de personas esclavizadas. Una economía política del ilícito debe

explicar a la vez sus funciones circulatorias y la distribución desigual de beneficios y violencias.

Esta revisión tiene límites claros: las historiografías regionales poseen densidades desiguales, los archivos producen visibilidades distintas y las escalas comparadas no admiten una serie cuantitativa común. Su aporte consiste en ofrecer un vocabulario y una matriz de preguntas que eviten describir toda infracción como decadencia o celebrarla como adaptación eficiente.

Tres líneas de investigación parecen especialmente productivas. La primera es elaborar bases comparables de actores, cargos, rutas y tipos documentales sin confundir captura con volumen. La segunda es reconstruir microhistorias capaces de seguir una misma red a través de operaciones legales e ilegales. La tercera es comparar cómo distintas monarquías atlánticas definieron, toleraron y castigaron la circulación transimperial. Ese programa permitiría escribir no solo una historia del contrabando, sino una historia del gobierno de los márgenes comerciales.

Referencias

Aizpurúa, Ramón. *Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1993.

Araúz Monfante, Celestino Andrés. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. 2 vols. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984.

Arcila Farías, Eduardo. *Economía colonial de Venezuela*. México: Fondo de Cultura Económica, 1946.

Barba, Enrique M. "Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento (siglo XVIII)". Investigaciones y Ensayos, n.º 28 (1980): 57–76.

Barbier, Jacques A. Venezuelan "Libranzas", 1788–1807: From Economic Nostrum to Fiscal Imperative. The Americas 37, n.º 4 (1981): 457–478.

Baskes, Jeremy. *Staying Afloat: Risk and Uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760–1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013.

Bassi, Ernesto. *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*. Durham: Duke University Press, 2017.

Borrego Plá, María del Carmen. *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1973.

Borucki, Alex, David Eltis y David Wheat. "Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America". American Historical Review 120, n.º 2 (2015): 433–461. https://doi.org/10.1093/ahr/120.2.433.

Céspedes del Castillo, Guillermo. *América hispánica, 1492–1898*. Barcelona: Labor, 1983.

Cromwell, Jesse. *The Smugglers' World: Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2018.

Dávila, Adriana, y María Inés Moraes. "Redes sociales y sectores subalternos del contrabando terrestre en la frontera inter-imperial, 1780–1810". Documento de Trabajo 16/17. Montevideo: Instituto de Economía, Universidad de la República, 2017. https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/18979.

Del Valle Pavón, Guillermina. "Contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores peninsulares, 1670–1711". Studia Historica. Historia Moderna 42, n.º 2 (2020): 115–143. https://doi.org/10.14201/shhmo2020422115143.

Del Valle Pavón, Guillermina, ed. Contrabando y redes de negocios: Hispanoamérica en el comercio global, 1610–1814. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2023. https://doi.org/10.59950/IM.71.

Feliciano Ramos, Héctor R. *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México, 1748–1778*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1990.

Fisher, John R. "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778–1796". Journal of Latin American Studies 13, n.º 1 (1981): 21–56. https://doi.org/10.1017/S0022216X00006155.

Gelman, Jorge. *De mercachifle a gran comerciante: los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 1996.

Giusti-Cordero, Juan. "Sugar and Livestock: Contraband Networks in Hispaniola and the Continental Caribbean in the Eighteenth Century". Revista Brasileira do Caribe 15, n.º 29 (2014): 13-41.

Grahn, Lance. *The Political Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*. Boulder: Westview Press, 1997.

Haring, Clarence H. *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1918.

Jumar, Fernando, e Isabel Paredes. "El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777". América Latina en la Historia Económica 15, n.º 1 (2008): 31-98. https://doi.org/10.18232/20073496.388.

Klooster, Wim. Illicit Riches: *Dutch Trade in the Caribbean, 1648–1795*. Leiden: KITLV Press, 1998.

Kuethe, Allan J., y Kenneth J. Andrien. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713–1796*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

Lamikiz, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks*. Woodbridge: Boydell Press for the Royal Historical Society, 2010.

Malamud, Carlos D. "El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII: algunas consideraciones". Quinto Centenario, n.º 1 (1981): 25–52.

McFarlane, Anthony. Reseña de The Political Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada, de Lance Grahn. American Historical Review 103, n.º 4 (1998): 1368–1369.

Moutoukias, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

Moya Pons, Frank. *Historia colonial de Santo Domingo*. Santiago de los Caballeros: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977.

Newson, Linda A., y Susie Minchin. *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Leiden: Brill, 2007.

Pérez Herrero, Pedro. *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid: Mapfre, 1992.

Picazo Muntaner, Antoni. "Valoración de los procesos por contrabando en la América Hispana (1600–1800)". *Procesos Históricos*, n.º 33 (2018): 85–100.

Ponce Vázquez, Juan José. *Islanders and Empire: Smuggling and Political Defiance in Hispaniola, 1580–1690*. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.

Prado, Fabrício. *Edge of Empire: Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata*. Oakland: University of California Press, 2015. https://doi.org/10.1525/california/9780520285156.001.0001.

Rupert, Linda M. *Creolization and Contraband: Curaçao in the Early Modern Atlantic World*. Athens: University of Georgia Press, 2012.

Souto Mantecón, Matilde. *Mar abierto: la política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*. México: El Colegio de México e Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.

Stein, Stanley J., y Barbara H. Stein. *Silver, Trade, and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe.* Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000.

Wheat, David. "The First Great Waves: African Provenance Zones for the Transatlantic Slave Trade to Cartagena de Indias, 1570–1640". *Journal of African History* 52, n.º 1 (2011): 1–22. https://doi.org/10.1017/S0021853711000119.

Wheat, David. *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean*, 1570–1640. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016.