

Valoración de los procesos por contrabando en la América Hispana (1600-1800)

Antoni Picazo Muntaner¹
[a.picazo@uib.es]
Universitat de les Illes Balears
Palma de Mallorca, España

Resumen

A partir de la documentación del Consejo de Estado hemos hilvanado una aproximación a la dinámica y evolución del contrabando realizado en el Caribe para profundizar en el estudio de las redes que intervinieron en el mismo. Redes que evidencian la coparticipación en varias de ellas de unos mismos agentes, de la extensión transnacional de las mismas. En ocasiones estas redes además de una participación transnacional se convierten en redes globales, cuando intervienen mercaderes de Europa (españoles, holandeses, ingleses), y de Filipinas (vía galeón).

Palabras clave: Contrabando, Caribe, redes, Era Global, cooperación.

Abstract

Valuation of the processes by contraband in Hispanic America (1600-1800).

Based on the documentation of the State Council basting we have made an approach to the dynamics and evolution of contraband carried out in the Caribbean to deepen the study of the networks that intervened in it. Networks that show the co-participation in several of them of the same agents, of the transnational extension of the same. Sometimes these networks in addition to a transnational participation become global networks, when merchants from Europe (Spanish, Dutch, English), and from the Philippines (via galleon) intervene.

Keywords: Contraband, Caribbean, networks, Global era, cooperation.

Recibido: Agosto 2017.
Aprobado: noviembre 2017.

¹Doctorado en Historia por la Universidad de las Islas Baleares con la tesis “El espacio imaginario. La geografía fantástica como fenómeno de colonización en América del norte”.

Introducción

A lo largo de la primera Edad Global¹ (1400-1800) se fue gestando un sistema extremadamente dinámico, impulsor a la vez del capitalismo², que siguió las leyes físicas de la emergencia de la complejidad³. Todo, en cierta forma, estaba conectado y la suma de las partes fue mucho mayor que el conjunto. Se fraguó una nueva forma de participar, de cooperar, de colaborar, donde poco importaba la nacionalidad o la religión⁴ pues el objetivo común de las redes fue el de la acumulación de beneficios. Se trataba, en definitiva, de vender y comprar a los que producían allende los mares, pero también aquella premisa básica para poder controlar los mercados lejanos, la acumulación de información.

En ese aspecto el comercio legal, sin duda, tuvo una importancia fundamental en el desarrollo de determinadas áreas, especialmente en Europa. Pero también es cierto que la introducción del europeo en otras muchas precipitó cambios radicales; en algunas, como en el caso de Asia, la desaparición de unos mercados y circuitos tradicionales y la aparición de otros dominados por completo por las primeras compañías globales –VOC⁵ y EIC⁶–; en otras por la desestructuración de la población local fruto del aumento del tráfico de esclavos, como África; en América y el Caribe, vivieron la interrelación del contrato mercantil, generando movimientos portuarios de gran magnitud⁷, con importantes relaciones intercontinentales⁸ que, lógicamente, demandaban muchas inversiones para una defensa eficaz⁹.

¹ Sobre esa primera Edad Global, su conceptualización y sus grandes implicaciones, véase entre otros, las obras de Ringrose, D.R. *Expansion and Global Interaction, 1200-1700*, New York: A.W. Longman, 2001. Gills, Barry; Thompson, W. *Globalization and Global History*, London: Routledge, 2006. Arrighi, G.; Silver, B.; Ahmad, I. *Chaos and Governance in the Modern World System*, U. of Minnesota Press: 1999.

² Picazo Muntaner, Antoni. “Ports and commercial networks in the Indian and Pacific Oceans: Models and Flows of Capitalism”, pp. 35-53 en Mukejee, Rila. *Networks in the First Global Age 1400-1800*, Indian Council of Historical Research: 2011.

³ Para una visión general y aplicada destaca, Battram, Arthur. *Navegar por la complejidad. Guía básica sobre la teoría de la complejidad en la empresa y la gestión*, Barcelona: Granica, 2001. Para un marco mucho más amplio sobre la complejidad, Solé, R; Manrubia, S. *Orden y Caos en sistema complejos*, Barcelona: UPC, 2001.

⁴ En su día ya reflejamos como se desarrolló esa colaboración y cooperación en algunos navíos, tanto armenios como indonesios en el área Asia-Pacífico, vid. Picazo Muntaner, Antoni. “Comercio y colaboración en el Mar del Sur: el ejemplo del patache San Buenaventura”, en Dubert, I; Sobrado, H. (Eds.) *El mar en los tiempos modernos*, Santiago: Universidad de Santiago-Fundación Española de Historia Moderna, 2009.

⁵ Existe una abundante bibliografía sobre la Compañía Holandesa de las Indias Orientales –VOC– si bien quisiéramos destacar algunos estudios que presentan un enfoque mucho más complejo como Gaastra, F. (Eds.). *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancient Regimen*, La Haya: 1981. Gaastra, Femme. *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*, Walburg: 2003. Van Veen, Eric, “Voc, strategies in the far east, 1605-1640”, *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, December 2001 (3), pp. 85-105.

⁶ Harris, Ron. “The formation of the East India Company as a Cooperation-Enhancing Institution”, *Social Science Research Network*, December (2005), pp. 223-241. Gardner, B. *The East India Company: a History*, Londres: Davis, 1971. Keay, J. *The Honourable Company: A History of the English East India Company*, Londres: Collins, 1991. Lawson, Ph. *The East India Company: A History*, Londres: Longmann, 1993.

⁷ Malamud, Carlos. “El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII”, *Quinto Centenario*, 1 (1981), pp. 25-52, afirma que el comercio no oficial superaba el 50% del total.

⁸ La obra de Crespo Solana, Ana. *Mercaderes atlánticos. Redes de comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba: Universidad de Córdoba, 2009 pone un especial énfasis en ese gran comercio. Nos llama poderosamente la atención la gran cantidad de naves flamencas que cruzaron el Atlántico.

⁹ Pinzón, Guadalupe. Los bastiones de la Nueva España. La importancia defensiva de los establecimientos portuarios durante el siglo XVIII”, *Ulúa*, (4-7), 2006, pp. 9-30.

Cierto es que este comercio legal tuvo una importancia asombrosa¹⁰, pero también lo es que el tráfico oculto, el derivado de las redes invisibles¹¹, las encubiertas y completamente clandestinas, también presentó una actividad muy elevada, y complementó –y en algunos casos incluso superó- al legalmente reconocido. En este sentido cabe valorar la revisión y las críticas que realiza Johanna von Grafenstein¹² de las afirmaciones de otros autores, tales como Fariss, respecto al volumen y participación de determinadas comunidades.

Uno de los problemas de dicho suministro alternativo es la falta de recursos documentales que permitan fijar su volumen, establecer las conexiones pertinentes con las zonas de emisión y valorar cuáles fueron las de recepción más importante. Este tipo de actividad demandaba y requería un gran secretismo, y ello dificulta notablemente la labor del investigador. Sin embargo, algunas fuentes permiten ofrecer algo de luz sobre todos esos puntos desconocidos. Cierto que solo se puede medir un porcentaje muy escueto de todo ese intercambio, pero aún siendo un análisis parcial nos ilustra –con todos los matices y reservas posibles- de las rutas seguidas, de los actores participantes, de las zonas emisoras, de las receptoras, de los productos transportados, de las redes internacionales y, en consecuencia, del ritmo evolutivo.

En este artículo pretendemos realizar una primera evaluación del comercio clandestino en la zona del Caribe¹³, su interrelación con las zonas emisoras y, especialmente, valorar los productos comercializados, desde África y Europa hasta Asia¹⁴. Principalmente pretendemos valorar cómo se distribuyeron los productos asiáticos que llegaron con el galeón de Manila en el Caribe. Efectivamente, ya en su momento detectamos la presencia de un número muy significativo de productos asiáticos en toda la América hispana, y en especial en el Caribe. Sabíamos de la existencia de agentes y redes mercantiles que reexportaban esos productos, si bien queríamos apreciar –además de la movilidad individual- cómo se introdujeron determinadas cantidades de productos en regiones concretas. Y por ello era menester penetrar en el mundo del contrabandista, de la red y de las implicaciones que ello conlleva. Y efectivamente, pudimos hallar una nave que desde México arribó a Santo Domingo con un cargamento (ilícito y por tanto decomisado por las autoridades) de productos asiáticos.

En tal sentido se ha recurrido a las fuentes judiciales de decomiso de barcos y mercancías, concretamente los listados remitidos por las diferentes Audiencias¹⁵ al Consejo de Estado y en algunos casos por el análisis pormenorizado del expediente judicial –en una primera fase-. Por tanto, la valoración de estas son bastante objetivas en cuanto a la actividad detectada por las autoridades, pero ello, sin duda alguna, solo es una muestra, bastante insignificante, bajo nuestro punto de vista, de lo que fue el contrabando total. Una actividad de la que participaban no solo los actores y agentes extranjeros que introducían los diferentes productos, sino también toda una amplia relación de autoridades y particulares que velaban

¹⁰ Sin duda los dos grandes clásicos del comercio legal en sendos sistemas –Atlántico y Pacífico- sean las obras de Chaunu, P. *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*. México: IMCE, 1960. Chaunu, P.; Chaunu, H. *Sevilla y América, siglos XVI-XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983.

¹¹ Véase la dinámica de las redes invisibles en Picazo Muntaner, A. “Las redes mercantiles en el galeón de Manila”, en *Delaware Review of Latin American Studies*, pp. 2-15, 12 (2), 2011.

¹² Von Grafenstein, Johanna. *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1814*, México: Instituto Mora, 2000.

¹³ Uno de los autores, ya clásicos, en el estudio del contrabando y relaciones comerciales del Caribe es José Luciano Franco, “Contrabando y trata negrera en el Caribe”, Ed. *Ciencias Sociales*, 1974; o el publicado en 1980 “Comercio clandestino de esclavos”.

¹⁴ Vid. la primera parte del artículo de Villalobos, S. “El comercio extranjero a fines de la dominación española”, *Journal of Inter-American Studies*, 4-4 (1962), pp. 517-544.

¹⁵ Malagón, Javier. *El Distrito de la Audiencia de Santo Domingo en los siglos XVI a XIX*, Santo Domingo: Universidad, 1942. También, como no, Moreta, Américo. *La Real Audiencia de Santo Domingo: la justicia en Santo Domingo en la época colonial*, Academia Dominicana de Historia: 2010.

por sus propios intereses, empujados bien por el deseo de satisfacer unas necesidades de consumo no resueltas por vía ordinaria, o bien para acrecentar su riqueza.

1. El contrabando en el Caribe: una primera valoración de los procesos.

Comparando el número de causas por contrabando que se vieron en el siglo XVII y en el XVIII¹⁶ llegamos a una primera y rapidísima conclusión, la última centuria fue un tanto más activa –al menos en el terreno judicial- que la primera. Si a lo largo de todo el XVII se realizaron 53 grandes juicios por comercio fraudulento (en este sentido no valoramos las pequeñas incautaciones que se efectuaron a pasajeros por portar alguna mercadería fuera de registro¹⁷), la mayoría con decomiso de naves y carga; en el XVIII ascendieron a 58, con igual resultado para las naves y las mercancías. No obstante, existe una clara y evidente particularidad que nos llama la atención: la concentración en la parte central de ambas centurias de un volumen muy destacado de sumarios. Así, podemos visualizar esta circunstancia con una tabla que nos ilustra de ese proceso de concentración.

Cuadro 1. Número de procesos por contrabando, 1601/1650-1751/1800.

Años	Procesos
1601-1650	13
1651-1700	40
1701-1750	41
1751-1800	17

Fuente: Archivo Histórico Nacional. Consejo de Estado.

Los decomisos de naves a lo largo de las centurias estudiadas presentan una gran regularidad, con unas medias anuales de dos barcos, especialmente en el siglo XVII. No obstante, hay momentos de notable expansión del comercio ilegal, años en que sobresalen las incautaciones, como en 1662 cuando el número se disparó pues se vieron nada menos que diez causas. De estos diez juicios, ocho fueron contra españoles, solo dos correspondieron a sendos capitanes holandeses. De estas aprehensiones, ocho se realizaron en La Habana¹⁸; una en Puerto Rico¹⁹ y otra en Santo Domingo. De todas ellas dos lo fueron por contrabando de esclavos, introducidos clandestinamente por Juan Estévez, dueño del navío Santo Cristo de San Román y por el gaditano Sebastián Mejía, capitán del navío Santo Domingo Soriano al que se le incautaron 30 esclavos. También quisiéramos destacar la detección y posterior enjuiciamiento de una red²⁰ en la que participaban representantes administrativos de la isla

¹⁶ Araúz, Celestino Andrés, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Academia Nacional de Historia: 1984.

¹⁷ Un ejemplo, lo hallamos en AGI, Escribanía, 580A “El fiscal con Pedro de León, vecino de Cartagena, sobre comiso de una marqueta de cera, 1688”.

¹⁸ AGI, Escribanía, 51-A “El fiscal con Cristóbal de Poveda, Diego Chirinos, Juan Manuel Barreto, José Avendaño, Alvaro Bázquez, Fernando de León y otros varios vecinos de la Habana, sobre haber comerciado con extranjeros, 1689”.

¹⁹ A partir de la segunda mitad del siglo XVII las principales potencias europeas más que actividades bélicas en la América hispana centraron su atención en incrementar las ventas de productos y mercancías. De toda el área Puerto Rico tenía una ubicación geográfica ideal y se convirtió en el punto de confluencia de distintos intereses: hispanos, criollos y de los mercaderes europeos. Vid. Morales, Arturo. *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe: colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII*, Puerto Rico: Universidad, 1995. Este autor cita como en 1688 el gobernador de Puerto Rico Gaspar Martínez y su sobrino fueron los máximos artífices del establecimiento de una red clandestina con los holandeses de Curazao.

²⁰ Ibarra, A.; Del Valle, G. (Coord.). *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVI-XIX*, México: I. Mora, 2008.

tales como el oidor Andrés Caballero, Diego de Soria y Pardo²¹, contador y tesorero; y el también contador de la Real Hacienda Alonso Xaque Carvajal²².

A estos se les abrió un proceso por participar en el desembarco y ulterior compra de esclavos²³ al holandés²⁴ Eduard Jansen, capitán del navío *Brasiliano*²⁵. En 1658, solo tres años antes de la captura del navío holandés, Félix de Zúñiga y Avellaneda recibió la correspondiente autorización, tras el registro del navío y su carga, para que el navío *Brasiliano*, de 272 toneladas a cargo del maestre Francisco Morena, pudiera salir junto con la flota de Nueva España. Suponemos que se trata del mismo barco que, o bien fue comprado o bien fue capturado por los flamencos. El siglo XVIII²⁶, aunque también presenta una notable estabilidad fruto especialmente de la actividad de los corsarios hispanos que operaban desde Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo²⁷, aparecen puntas alcistas, como en 1715 y 1746, que en cada año se confiscaron cuatro naves; en 1749 se alcanzaron las seis y en 1752 fueron tres. Las incautaciones de 1749 lo fueron todas en La Habana, con la participación de un elevado número de extranjeros, concretamente tres franceses y un inglés²⁸.

2. Los puertos de recepción del comercio clandestino (s. XVII-XVIII).

Como era de esperarse, la mayoría de presas efectuadas contra barcos por transportar productos sin registrar, o por ser extranjeros, se situaron en los principales núcleos de Cuba y Puerto Rico. No obstante, también es evidente que el contrabando se realizaba en otros puertos secundarios a fin de evitar la detección de las autoridades hispanas. Y en ese aspecto hemos descubierto las dos evidencias. Por una parte, una incautación de barcos y navíos de forma mayoritaria y masiva en Cuba y Puerto Rico y, por otra parte, una extensión del contrato alternativo hacia la periferia de las zonas nucleares (Bayamo²⁹, Guaira, Cauta,

²¹ Archivo General de Indias, AGI, en adelante-, Escribanía, 35, “Visita a las Cajas Reales de Santo Domingo realizada por Sancho de Ubilla y continuada por Rodrigo Navarro en 1666. Comprende las demandas puestas por Rodrigo de la Bastida al Presidente Félix de Zúñiga, la del capitán Juan Muñoz Cordero al Presidente Juan de Balboa y a Diego de Soria Pardo y Alonso de Xaques”. En 1696 también se alzaron varias piezas contra Ignacio Pérez Caro, presidente de la Audiencia de Santo Domingo, contra oidores y otros oficiales, entre ellos Diego de Soria (ya fallecido) por un gran número de excesos en su cargo.

²² AGI, Escribanía, 24 B.

²³ Navarrete, M.C. “De las malas entradas y las estrategias del buen pasaje: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690”, *Historia Crítica*, 34 (2007), pp. 160-183. La autora afirma que las autoridades locales se sentían muy receptivas para el comercio con los extranjeros el cual, en cierta manera, era una forma de oposición al poder de la metrópoli.

²⁴ Para las actividades holandesas en el Caribe, vid. Klooster, W. ; Oostinde, G. “El Caribe holandés en la época de la esclavitud”, *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 51 (2), 1994. De la repercusión del mercantilismo coercitivo de la corona española, OLIVA, J. M. “Criollos, y mercantilismo español en el siglo XVIII: la resistencia a la compañía de Barcelona en Santo Domingo”, *Pedralbes*, 4 (1984), pp. 231-292.

²⁵ Vid. AGI, Contratación, 223.

²⁶ Para el comercio en esta centuria, García-Baquero, A. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla: EEHA, 1976.

²⁷ Stapells Johnson, V. *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*, Lleida: Universidad de Lleida, 1992. Para los problemas de los corsarios hispanos con las autoridades vid. López Cantos, Ángel. Miguel Enríquez, Sevilla: EEHH, 1998.

²⁸ Vid. Nelson, G. “Contraband and trade under The Asiento, 1730-39”, *American Historical Review*, (50), 1945, pp. 55-67. Feliciano, H. *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México*, Sevilla: Diputación, 1990. Gómez, M. D. “El contrabando inglés en América”, *Revista Española de Historia*, 39 (1950), pp. 336-369.

²⁹ González-Ripoll, M. D. “La organización político-administrativa y mecanismos de poder colonial, siglos XVI-XVIII”, pp. 253-273 en Naranjo Osorio, Consuelo (Coord). *Historia de Cuba* Madrid: Doce Calles, 2012, explica como Bayamo se había consolidado como el centro más ventajoso para los intercambios clandestinos o ‘rescates’, dada su facilidad de acceso de las colonias extranjeras ubicadas en la región, p. 261. La misma autora

Realejo³⁰, Puerto Alde, Trujillo³¹...). Algunas de estas últimas aprensiones ponen en evidencia la asociación de autoridades locales³² y de capitanes de navíos extranjeros.

Tal es el caso, por ejemplo, del decomiso realizado en 1665 en Bayamo (Cuba) del navío propiedad de la compañía formada por Reinaldo Reinaldo, holandés, residente en Puerto Príncipe; y Diego Cordero, español, capitán del navío San Jorge. A estos les facilitó la arribada –y también participaron de ese lucrativo negocio- Francisco Vázquez Valdés Coronado³³, alguacil mayor de Bayamo; Francisco Arceo, sevillano residente en Bayamo; Antonio Sologuren y Jerónimo Manuel de Téllez, alcaldes ordinarios de la referida población. Todos ellos fueron procesados por haber participado en el desembarco clandestino realizado en el pequeño puerto de Manzanillo, en Bayamo ubicado junto a Santiago, en la vertiente sur de la isla y, en consecuencia, de fácil accesibilidad para las naves de otras potencias.

Pero esta actividad también se desarrolló en los puertos más importantes. Así, en 1666 salía de Cartagena de Indias el navío San Fortunato, comandado por el capitán Juan de Arana, con mercancías de Ricardo Ortega y Juan Fernández Morera, vecinos de esa, a los que se les incautaron los productos en La Habana por entrada fraudulenta. A finales del XVII hallamos a varios navíos que entraron en La Habana con registro, pero sin declarar parte de sus productos que fueron incautados. En 1688 se decomisaron cinco cajas de cuchillos y otros productos a Domingo Correa, capitán del Nuestra Señora del Carmen y las Ánimas, de 106 toneladas; ese mismo año se procedió a la captura de una partida de cacao no registrada de Francisco Perdomo de Vera, capitán del Santo Cristo de Maracaiboy Santa Teresa de Jesús; poco después lo eran 25 botijas de vino de Diego Alonso de Betancourt, que había cargado en Cartagena de Indias. En 1690 se incautaron varias botijas de vino y aguardiente a Manuel Martínez Lobo³⁴.

En el Mar del Sur la dinámica no era muy diferente. En 1721 se capturó al navío San Juan Bautista, que había desembarcado en el puerto de Realejo³⁵ (Guatemala), comandado por el capitán Domingo de Echea. A este se le incautó la respetable suma de 340.000 pesos embarcados clandestinamente en Callao propiedad de Alonso Ortiz de la Sierra, Santos Pérez de Ángulo (Caballero de la Orden de Santiago³⁶), el gaditano Bartolomé de Arana. A Arana lo encontramos de nuevo registrado como cargador para ir a Nueva España en 1695; en este mismo sentido, solicitó de nuevo un permiso y otro registro en 1699, esta vez como mercader.

Finalmente, sobresale el apresamiento de la saetía San Pedro y San Pablo³⁷, de Juan Barroso del Pozo que embarcó en Curazao (principal centro de contrabando³⁸ y depósito de

explica en *El Caribe colonial*, Madrid: Akal, 1992 que el Caribe se convirtió en el escenario ideal para las confrontaciones europeas.

³⁰ Webre, S. “Política y comercio en la Guatemala del siglo XVII”, *Revista de Historia*, (15), 1987, pp. 27-44.

³¹ Potthast-Jutkeit, Bárbara. “Centroamérica y el contrabando por la Costa de los Mosquitos en el siglo XVIII”, *Mesoamérica*, 36 (1998), 499-516.

³² Otro ejemplo lo tenemos en el proceso contra Salvador Barranco, gobernador de Santa Marta, por admisión ilícita de un navío portugués en 1685. AGI, Escribanía, 965.

³³ Coronado tuvo una larga vida política, fue regidor y alguacil mayor –pese a los expedientes en su contra- de Bayamo de 1601 a 1615.

³⁴ AGI, Escribanía, 964. En 1678 se procesó a Gaspar González de Troconiz, Manuel de Sologastoa y Félix Gómez de Lussa por comercio ilícito de vinos del Perú con Guatemala, AGI, Escribanía, 367 B.

³⁵ Realejo, ubicado en Nicaragua, en la Audiencia de Guatemala, fue un importante foco de construcción de navíos, y de entrada ilegal de productos, vid. Webre, S. “Política y Comercio en la Guatemala del siglo XVII”, *Revista de Historia*, 15 (1987), pp. 26-41.

³⁶ AHN, OM, “Expediente, 1705”, 6431. Santos Pérez era del Callejo, en el valle de Carranza (Vizcaya), Familiar del Santo Oficio, fue nombrado sargento mayor de las milicias de Potosí.

³⁷ AGI, Escribanía, 340A.

³⁸ Santos Pérez, S. “Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica en la primera mitad del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, 2 (1999), pp.462-484.

esclavos del Caribe³⁹), una partida de esclavos y los desembarcó “maliciosamente” en Guaira. Juan Barroso obtuvo algunos asientos de negros, pero la rivalidad con otras redes, como ya veremos, le provocó grandes pérdidas. Juan Barroso, además de portar esclavos, se especializó en comerciar cacao de Venezuela. No obstante, en 1689 de nuevo se le decomisó una partida de negros y otras mercancías que desembarcó clandestinamente en La Habana.

En 1680 obtuvo, merced a la petición formulada por su administrador general Nicolás Porcio, un asiento para aportar 200 esclavos⁴⁰ a Portobelo⁴¹ a efectos de ser empleados en las obras de fortificación de la ciudad. En 1681 la Junta de Guerra desestimó la propuesta y optó por una solución más económica: comprarlos en Curazao, petición esta en que también se involucró otra red, como veremos más adelante, liderada por el gobernador de Cartagena de Indias, Juan Pando de Estrada⁴², y por los mercaderes y asentistas Baltasar Coymans y Juan Carcán. En 1685 Baltasar Coymans estaba negociando en la Corte un gran asiento de negros para abastecer a toda la región del Plata.

Referente a este último también se halla vinculado a otra red más extensa. Rodrigo Gómez envió una carta a Manuel Diego López de Zúñiga y Mendoza, Duque de Béjar para que intercediera en favor de su hijo Pedro pues conocía perfectamente las intenciones de Coymans. Gómez pedía que se recomendase a su hijo pues consideraba que era ideal para ese negocio, concretamente para vender los esclavos en Buenos Aires.

No sería la única vez, pues también se abrió un proceso contra Pando, Coymans y el holandés Beq por entrada fraudulenta de provisiones y negros en Cumaná⁴³, Guaira y Maracaibo. Efectivamente, en la cima de esta red hallamos a tres personajes clave, los nodulos del pequeño sistema: Juan Pando, Baltasar Coymans y Baltasar Beq⁴⁴ (éste último socio a la vez de Peter Van Belle y Alejandro Scott). Sobre los Coymans cabe explicar que se trató de una empresa fundada por dos hermanos, Gaspar y Baltasar, que iniciaron sus negocios en Amberes a principios del siglo XVII, con unas inversiones bastante lucrativas (una media anual de 18.000 florines holandeses). Al parecer en 1640 la compañía se trasladó a Ámsterdam con una fortuna que superaba los 400.000 florines. Fue a partir de 1641 cuando la firma comenzó sus actividades en el Caribe con unos beneficios netos que se incrementaron año tras año⁴⁵.

Como vínculos subalternos hallamos a Gregorio Laso, tesorero general; los oficiales reales Antonio Farfán, Felipe Núñez de la Rioja⁴⁶ y Francisco Valcárcel; el sargento mayor

³⁹ Crespo Solana, Ana; Emmer, Pieter C.. “Las islas holandesas en la época colonia. Evolución político-económica, 1580-1816” en Crespo Solana, Ana; González-Ripoll, M. Dolores. *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid: Doce Calles, 2011, pp. 441-478 explican como “Curazao despuntó por dos cuestiones principales: su conversión en puerto franco en 1675 y su papel en el transporte de esclavos desde África y Curazao y los lugares de destino de mano de obra africana a las distintas regiones americanas”, p. 451. Estiman los autores que sobre 1675 llegaban unos 1.500 esclavos a Curazao.

⁴⁰ AGI, Panamá, 231L.

⁴¹ Fernández Durán, Reyes. *La corona española y el tráfico de negros: Del monopolio al libre comercio*, Madrid: Ed. Economista, 2011.

⁴² AGI, Contratación, 5793L, fue nombrado gobernador de Cartagena de Indias el primero de junio de 1683.

⁴³ Nestares, María José. *El comercio exterior del Oriente venezolano en el siglo XVIII*, Universidad de Almería, 1996 afirma como “Cumaná era un importante centro de contrabando con el Caribe extranjero”, p. 128.

⁴⁴ Bec también realizó varias operaciones para abastecer de mercaderías a diferentes puertos y plazas en el Caribe.

⁴⁵ Para una mayor información sobre las empresas holandesas vid. Lesger, Cle. *The Rise of Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries*, c. 1550-1630, Ashgate: 2006.

⁴⁶ Fue alferez, capitán de infantería durante la expedición al Darién, corregidor de Canta (Perú), y oficial real. Silvestre, Francisco. *Descripción del reino de Santa Fe de Bogotá: Epígrafe*, 2006. El autor aporta un verdadero aluvión de noticias de la región caribeña, desde el impacto y la importancia del comercio ilícito, al desastre

Alonso Cortés y el escribano José Blanco García. Así pues, esta última red maniobró para que no se contratase el asiento de negros que estaba negociando Nicolás de Porcio en la Corte, en nombre de Juan del Pozo Barroso. Al mismo tiempo se realizaron varias denuncias contra éste, pudiéndose incautar 102.000 pesos que había enviado con Santiago del Castillo y Francisco de Torregrosa en una nave holandesa y que, evidentemente, fueron decomisados por las autoridades en Cartagena⁴⁷. Las relaciones de españoles con ingleses y holandeses en el Caribe fueron constantes. Así, en 1690 se capturaron dos navíos. En Cartagena de Indias lo fue el navío inglés “Flor de Mayo”, de Isaac Lucas, en connivencia con Toribio de la Torre, Conde de Santa Cruz; en Portobelo lo fue una goleta holandesa y encausado el español Miguel Torres Palomares, asentista de negros⁴⁸.

La gran red de Juan Pardo, Beq y sus socios también se halla vinculada con la plaza de Veracruz. Así, en 1687 Peter Van Belle, factor del asiento de negros en Curazao, envió un navío hasta Veracruz que fue capturado y decomisado, demostrándose la participación en el desembarco clandestino de Gaspar de Herrera, Fermín Sasoeta, Julián Salinas (alguacil mayor de Veracruz), Juan Lacarra⁴⁹ (factor en Veracruz), Jacinto Pérez Ballinas, Martín de Aranguti, Francisco Arias de Vivero y Juan Francisco Herrera⁵⁰.

3. Los puertos emisores y los titulares.

Tal vez el mejor modelo para percibir claramente la globalidad comercial en la que estaba inmersa la América hispana⁵¹, aunque solo sea de forma parcial, sería la red de conectividad entre los principales puertos emisores y los puertos receptores. La simple observación de esta ordenación nos muestra en primer lugar la gran centralidad que poseía La Habana, su enlazado no solo con la península Ibérica y sus islas (Canarias⁵² sobre todo), sino también con África⁵³ o con las posesiones de otras potencias, entre ellas Curazao⁵⁴. También, cómo no, pero en menor medida, la realizada con el contrabando de Manila-Acapulco o la ejecutada desde América del Sur con el Caribe⁵⁵.

Un ejemplo de esta internacionalización del comercio caribeño y su estructura global lo hallamos en el año 1607, en Puerto Rico, cuando se capturó al navío comandado por Juan de

(tanto humano como económico) que supuso la expedición al Darién, o la importancia de las minas de plata existentes en esa misma región.

⁴⁷ Romero, Luis René; Pérez, Juan Felipe. Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano, México: Siglo XXI, 2005, afirman “El *contrabando* era un fenómeno central de la vida económica y social del *Caribe* colombiano, como lo era en general, de una u otra forma, de toda la región adyacente.”, p. 35. Los autores consideran que esta actividad era un modo para la supervivencia no solo de esas clases populares sino que además se ampliaba a las elites y oligarquías locales.

⁴⁸ AGI, Escribanía, 191.

⁴⁹ AGI, Escribanía, 181 A. En 1692 se tornó abrir una causa contra Juan de Lacarra por un desembarco clandestino en Veracruz de 29 pipas de vino.

⁵⁰ AGI, Escribanía, 297B.

⁵¹ Martínez de la Vega, E. “Los mercaderes novohispanos: control virreinal y fraude fiscal en el primer tercio del siglo XVII”, *Revista Complutense de Historia de América*, 20 (1994), pp. 87-128.

⁵² Para la importancia de las Canarias como base de comercio global, vid. Santana, G. “Canarias: base de actuación holandesa en el Atlántico, s. XVII-XVIII”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 29 (2004), pp. 91-109.

⁵³ Franco, J. L. El comercio clandestino de esclavos, La Habana: Ed. Ciencias Sociales, 1980.

⁵⁴ Goslinga, C. *The Dutch in the Caribbean and the Wild Coast*, Assen: 1971. Grahn, L. R. *Contraband, commerce and Society in New Granada, 1773-1783*, Duke: Duke U. Press, 1989.

⁵⁵ Ya Zambrano Pérez, Milton en “Piratas, piraterías y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)”, *Historia del Caribe*, 12 (2007), pp. 23-56 relató los tres grandes arcos comerciales de la zona. A saber, la intercontinental, con sus flujos con Europa, África y Asia; la intercolonial, entre diferentes áreas y, finalmente, la local.

Gardea Caval el Nuestra Señora de la Concepción por conducir desde Nueva España⁵⁶ mercancía China de forma fraudulenta. Gardea aprovechó el requerimiento realizado por las autoridades para ser el encargado de transportar el situado para la isla que ascendía a 67.000 pesos. Entre los muchos bienes asiáticos que se le incautaron quisiéramos destacar una breve lista de algunos de ellos: 11 fardos de tafetanes, 6 libras de seda negra, 262 varas de listones negros y de colores, 25 libras de pimienta, 6 libras de pasamanos, 22 piezas de botones de seda y oro, 70 botones de seda de colores, 200 pares de medias de seda...

La estructura de la red de recepción nos permite entender mucho mejor la importancia de la conectividad y su dimensión transoceánica. Ello nos lleva a considerar cómo esa zona se fue transformando en uno de los centros nucleares más importantes para el comercio clandestino, con una posición extraordinariamente apta para, una vez introducidas los productos y mercancías, redistribuirlos por la América Hispana. Esta fuerte implementación del contrato ilegal debe valorarse, entre otros factores, por la propia ruptura del denominado 'pacto colonial'⁵⁷, cuando España fue incapaz de satisfacer las demandas y necesidades de la población local en ultramar, pero también como fruto de un incremento de las tasas fiscales y los fletes en el Atlántico. En definitiva, por el incremento de la política de coerción ordenada por la Corte⁵⁸.

La procedencia de los capitanes de los navíos decomisados también nos ilustra acerca de la actividad de los mercaderes. La mayoría de dueños y capitanes de barcos capturados, eran españoles y, en algunos casos, portugueses. De ellos un buen número procedían de las islas Canarias⁵⁹. En cambio, para el siglo XVIII, aprovechando la coyuntura de la guerra de Sucesión a la Corona Española, los franceses se sitúan como los máximos representantes de las entradas ilegales en toda la América hispana (desde el Pacífico al Atlántico), sobresaliendo, en cambio, su nula actividad a lo largo del XVII. Los españoles se situaron en segundo lugar en navíos decomisados en el XVIII mientras ingleses⁶⁰, holandeses y finalmente portugueses tuvieron una actividad menor.

⁵⁶ Del Valle, G. "Los mercaderes de México y la trasgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620", *Revista de Historia Económica*, 23 (2005), pp. 213-240. Vid. también Gil, E. "Interpretación del comercio de un puerto colonial novohispano durante un periodo de crisis, Veracruz: 1587-1650", *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 14, 1997. En la última década del XVIII y principios del XIX tenemos el valioso artículo de Smith, Robert Sidney, "Shipping in the Port of Veracruz, 1790-1821", *The Hispanic American Historical Review*, 23 (1943), pp. 5-20.

⁵⁷ Muro, F. "La reforma del pacto colonial en Indias: notas sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII", *Anuario de Historia de América Latina*, 19 (1982), pp. 47-68. Cordero, Verónica. *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Campeche: Gobierno del Estado, 2004, también afirma que el contrabando fue necesario para cubrir las necesidades de la población, vid. también Fisher, J. R. "Commerce and imperial decline: Spanish trade with Spanish America, 1797-1820", *Journal of Latin American Studies* 30, (1998), pp. 459-79.

⁵⁸ Moutokias, Zacarias. *Contrabando y control colonial. Buenos Aires y el espacio peruano en el siglo XVII*, Buenos Aires: 1989 afirma que el comercio ilegal fue constante a lo largo de toda la época colonial.

⁵⁹ López Cantos, Ángel. *El tráfico comercial entre Canarias y América en el siglo XVII*, Gran Canaria: Cabildo, 1999. Morales Padrón, Francisco. *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla: 1955.

⁶⁰ Sobre la importancia del contrato inglés, en especial de Jamaica, vid. el clásico de Christelow, A. "Contraband trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766", *Hispanic American Historical Review* 22(2), 1942, pp. 309-43 y Zahedieh, N. "The merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish contraband trade, 1655-1692", *William and Mary Quarterly* 43, 1986, pp. 570-593, explica como "In the first half of the seventeenth century the direct contraband trade to the Spanish Indies was dominated by the Dutch, who had a convenient base at Curaçao. The English lagged behind. Because their early successful settlements were on the periphery of the Caribbean, they lacked a suitable base from which to gather commercial information or to provide a storehouse and a safe retreat from Spanish reprisals. The capture of Jamaica in 1655 solved these problems. Situated in the heart of the Spanish Indies, with a large sheltered harbor at Port Royal, Jamaica gave the English an ideal opportunity to exploit the advantages of direct trade", p. 574.

La irrupción de otras potencias y sus mercaderes en el Caribe hispano, fue motivada, en mayor medida, por una doble circunstancia. Por una parte la participación en el siglo XVII de franceses, holandeses e ingleses en el comercio regional, lo que incrementó el número de transacciones con las Indias hispanas y multiplicó las redes mercantiles mixtas. Pero también como fruto de la coerción y del monopolio aplicado en la Carrera de Indias que generó la búsqueda de alternativas al comercio legal, demandando un aumento de beneficios⁶¹, pero también un incremento en la velocidad del contrato. La diferencia secular entre nacionalidades es evidente, lo cual se demuestra en el cuadro 2.

Cuadro 2. Nacionalidades de los contrabandistas, 1601-1800.

Años/Procedencia	Desconocido	Español	Holandés	Inglés	Francés	Portugués
1601-1700	33	11	3	2	0	4
1701-1800	18	13	5	7	14	0

Fuente: Archivo Histórico Nacional. Consejo de Estado.

La relación de los contrabandistas y su lugar de residencia de los siglos XVII y XVIII es el siguiente:

Cuadro 3. Relación de contrabandistas y su lugar de residencia

Año	Titular principal	Lugar de residencia
1606	Antonio Rodríguez Piñeiro	Desconocido
1606	Antonio Ponce	Desconocido
1607	Juan de Gardea Caval	Desconocido
1610	Domingo Barreiro	Portugués
1610	Carlos Alfonso Blanco	Desconocido
1612	Antonio Herraz y Benito Quaresma	Portugués
1613	Pedro Narvaez	Desconocido
1614	Pedro de Vargas	Desconocido
1621	Hernando Gays	Desconocido
1622	Miguel de Orta	Desconocido
1630	Luis Pallano	Desconocido
1632	Juan de Burgos	Desconocido
1632	Miguel Fernández Fonseca	Desconocido
1659	Juan Sánchez de Velasco	Desconocido
1659	Juan Núñez	Desconocido
1659	Juan de Castro	Desconocido
1660	Francisco de Allende y Otor	Sevilla
1661	Diego de Guevara	Desconocido
1661	Juan Estevez	Desconocido
1661	Manuel de Betegai	Desconocido
1661	Antonio Francisco	Desconocido
1661	Gaspara de Herrera	Desconocido
1661	Juan de Lisarde	Desconocido
1661	Alonso de Peñarofa	Desconocido
1661	Eduard Jansen	Holandés
1661	Cornelio Host	Holandés
1661	Nicolás Justiniano Chacón	Guatemala
1662	Sebastián Mejía	Cádiz

⁶¹ Perez Herrero, P. "Los beneficiarios del reformismo borbónico: metrópoli versus elites novohispanas," *Historia Mexicana* 41:2, (1991), pp. 207-64.

1664	Felipe de Santiago	Garachico (Canarias)
1664	Andrés de Aragón	Desconocido
1664	Alonso de Benítez	Puerto de Santa María
1664	Antonio de Lima	La Laguna (Canarias)
1665	Diego Cordero	Desconocido
1666	Juan de Arana	Desconocido
1666	Juan de Rana	Desconocido
1673	Bernardino Regular	Canarias
1676	Juan Rico de Mora	Tenerife
1677	Juan Delgado	Desconocido
1680	Pedro Alexandro Malerba	Desconocido
1680	Salvador de Mendoza Arráez	Desconocido
1683	Francisco Beloandaga	Lima
1684	Gerardo Pablos	Inglés
1684	Felipe de Guevara	Desconocido
1686	Pedro de Salazar Arráez	Desconocido
1689	Juan Rincón	San Lucar de Barrameda
1689	Antonio Maldona	Desconocido
1689	Juan Barroso del Pozo	Desconocido
1690	Ricardo Hoolen	Inglés
1690	Miguel Beltrán	Mallorca
1690	Miguel Jerónimo Morales	Desconocido
1692	Manuel Pereyra	Portugués
1694	Nicolás Jansen	Holandés
1699	Juan Nuñez Freire	Portugués
1703	Antonio de Slavarría	Guayaquil
1704	Alonso Rodríguez	Desconocido
1704	Nicolás Fernández de Salas	Desconocido
1705	Matías Boza	Desconocido
1707	Alberto Putier	Desconocido
1710	Francisco Remison	Francés
1711	Cristóbal Vidal	Desconocido
1711	Carlos Caballero	Francés
1712	Miguel de Arson	Francés
1713	Diego García	Desconocido
1714	Juan Boylere	Francés
1714	Antonio González Quinano	Manila
1714	Francisco Manchado	Desconocido
1714	Francisco Ibañez	Desconocido
1715	Jacobo Robian	Francés
1716	Manuel de Castañeda	Desconocido
1716	Manuel de Castañeda	Desconocido
1720	Pedro Gillot	Francés
1721	Domingo de Echea	Desconocido
1723	Juan Pagand	Francés
1724	Bernardo Caure	Francés
1730	Antonio Saviñon	Canarias
1735	Tomás Car	Palma (Canarias)
1745	Sebastián del Prado	Ferrol
1745	Juan Belé	Inglés
1745	Adrian Noble	Holandés

1745	Juan Estigman	Holandés
1747	Luis Pabón y Pedro Acosta	Desconocido
1748	Adrian Adrians	Holandés
1748	Juan Kansiens	Holandés
1748	John Smith	Inglés
1748	Carlos Allein	Inglés
1749	José del Ponte	Francés
1749	Claude Clevis y Antonio Blarde	Francés
1749	Gregorio Parrella	Cádiz
1749	Thomas Areny	Inglés
1749	Julio Zcarias	Francés
1749	José de Paz	Desconocido
1750	Hualberto Renche	Inglés
1750	Juan Bousicaunt	Francés
1752	Josef Jaurel	Campeche
1752	Pedro de Rivera	Desconocido
1752	Francisco de Rivera	Desconocido
1753	José de Aponte	Canarias
1753	Clemente Jorge de los Olivos	Desconocido
1756	Isaac Grifis	Inglés
1757	Juan Esmejdens	Holandés
1762	Miguel de Morales	Cádiz
1765	Guillermo Fojó	Inglés
1766	Claudio Poves	Francés
1771	Domingo Marroquin	Desconocido
1778	José de Vardoquin	Bilbao
1781	Francisco Martínez Vallejo	Cádiz
1784	Nicolás Martínez	Habana
1786	González Fernández	Cádiz
1789	Juan Pascual Grado	Desconocido
1796	Juan Astruch	Francés

Fuente: Archivo Histórico Nacional. Consejo de Estado.

Conclusiones.

Después de comprobar la presencia de productos asiáticos en la América continental y en el Caribe a lo largo del siglo XVII y XVIII, pese a cualquier normativa legal existente, intentamos tomar el pulso a las relaciones contractuales invisibles que se implementaron en esa última área. La meta: identificar a las redes inmersas en esa globalidad que afectó a todo el comercio americano; valorar y cuantificar –aunque solo fuera aproximadamente- el contrabando y determinar quiénes formaron parte del mismo, y cómo se distribuyeron los productos asiáticos en América.

Las conclusiones a las que hemos llegado han confirmado todos y cada uno de nuestros hipótesis de partida. La dinámica comercial ilegal, clandestina, en América fue muy alta –y eso que tan solo disponemos de las causas legales contra las aprehensiones realizadas, escapándose las no detectadas por las autoridades-, las conexiones intercontinentales directas (África, Europa) muy elevadas y las indirectas (Asia) también sumamente patentes y a tener en cuenta para terminar de valorar esa misma globalidad. Un ejemplo de ello lo evidenciará claramente. En 1739 falleció en Cartagena de Indias el gaditano Juan Ruiz del Piélagos,

mercader por oficio. Entre sus múltiples géneros que tenía almacenados destacaban los 5.777 peines chinos y los 120 botones de metal también de la misma procedencia.

En cuanto a la formación de redes queda también reflejado dos cuestiones que deberíamos tener en cuenta: en primer lugar la articulación de una red en la que, además de las autoridades hispanas, interrelacionan agentes de distintas procedencias (criollos, españoles, holandeses, ingleses, franceses...). En segundo lugar, cabe remarcar aquel fenómeno típico de esa primera Edad Global que hallamos en las redes, la de compartir agentes. La unión momentánea de redes mediante la vinculación con agentes que, aunque solo fuera temporalmente, trabajaban en comunidad con más de una. Pero también podemos percibir cómo las redes chocan entre si, la rivalidad comercial se evidencia en algunas puntos, como el bloqueo de participaciones activas en el asiento de negros y su cambio por otro de alternativos, de ilícitos. En definitiva, las redes funcionan como subsistemas integrados dentro de sistemas mucho más complejos, son dinámicas y presentan las mismas condiciones que cualquier otra red: el desarrollo de varios puntos nucleares posibilita cambios de peso gravitatorio en su dinámica, lo que conlleva inevitablemente a la alteración del mercado a favor de una de ellas, y la consecuente rivalidad que aparece de forma inmediata.

Fuentes primarias.

Archivos y documentos consultados

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla.

Sección Escribanía:

AGI, Escribanía, 580A “El fiscal con Pedro de León, vecino de Cartagena, sobre comiso de una marqueta de cera, 1688”.

AGI, Escribanía, 51-A “El fiscal con Cristóbal de Poveda, Diego Chirinos, Juan Manuel Barreto, José Avendaño, Alvaro Bázquez, Fernando de León y otros varios vecinos de la Habana, sobre haber comerciado con extranjeros, 1689”.

AGI, Escribanía, 35, “Visita a las Cajas Reales de Santo Domingo realizada por Sancho de Ubilla y continuada por Rodrigo Navarro en 1666. Comprende las demandas puestas por Rodrigo de la Bastida al Presidente Félix de Zúñiga, la del capitán Juan Muñoz Cordero al Presidente Juan de Balboa y a Diego de Soria Pardo y Alonso de Xaques”.

AGI, Escribanía, 24 B.

AGI, Escribanía, 965.

AGI, Escribanía, 964.

AGI, Escribanía, 367 B.

AGI, Escribanía, 340A.

AGI, Escribanía, 191.

AGI, Escribanía, 181 A.

AGI, Escribanía, 297B.

AGI, Sección Panamá

AGI, Panamá, 231L.

AGI, Sección Contratación

AGI, Contratación, 223.

AGI, Contratación, 5793L

Archivo Histórico Nacional, Madrid

Sección Órdenes Militares.

AHN, OM, "Expediente, 1705

Sección, Consejo de Estado.

AHN, Consejo de Estado, L-110-120.

Bibliohemerografía consultada

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

Arrighi, G.; Silver, B.; Ahmad, I. Chaos and Governance in the Modern World System, U. of Minnesota Press: 1999.

Chaunu, P. Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. México: IMCE, 1960.

Chaunu, P.; Chaunu, H. Sevilla y América, siglos XVI-XVII, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983.

Christelow, A. "Contraband trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766", *Hispanic American Historical Review* 22(2), 1942, pp. 309-43.

Cordero, Verónica. El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814, Campeche: Gobierno del Estado, 2004.

Crespo Solana, Ana. Mercaderes atlánticos. Redes de comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe, Córdoba: Universidad de Córdoba, 2009.

Crespo Solana, Ana; Emmer, Pieter C.. "Las islas holandesas en la época colonia. Evolución político-económica, 1580-1816" en Crespo Solana, Ana; González-Ripoll, M. Dolores. *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid: Doce Calles, 2011, pp. 441-478.

Del Valle, G. "Los mercaderes de México y la trasgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620", *Revista de Historia Económica*, 23 (2005), pp. 213-240.

Feliciano, H. El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México, Sevilla: Diputación, 1990.

Fernández Durán, Reyes. La corona española y el tráfico de negros: Del monopolio al libre comercio, Madrid: Ed. Economista, 2011.

Fisher, J. R. "Commerce and imperial decline: Spanish trade with Spanish America, 1797-1820", *Journal of Latin American Studies* 30, (1998), pp. 459-79.

Franco, J. L. El comercio clandestino de esclavos, La Habana: Ed. Ciencias Sociales, 1980.

Gaastra, F. (Eds.). Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancient Regimen, La Haya: 1981.

Gaastra, Femme. The Dutch East India Company: Expansion and Decline, Walburg: 2003.

García-Baquero, A. Cádiz y el Atlántico, 1717-1778, Sevilla: EEHA, 1976.

Gardner, B. The East India Company: a History, Londres: Davis, 1971.

Gil, E. "Interpretación del comercio de un puerto colonial novohispano durante un periodo de crisis, Veracruz: 1587-1650", *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 14, 1997.

- Gills, Barry; Thompson, W. *Globalization and Global History*, London: Routledge, 2006.
- Gómez, M. D. “El contrabando inglés en América”, *Revista Española de Historia*, 39 (1950), pp. 336-369.
- González-Ripoll, M. D. “La organización político-administrativa y mecanismos de poder colonial, siglos XVI-XVIII, pp. 253-273 en Naranjo Osorio, Consuelo (Coord). *Historia de Cuba* Madrid: Doce Calles, 2012.
- Goslinga, C. *The Dutch in the Caribbean and the Wild Coast*, Assen: 1971.
- Grahn, L. R. *Contraband, commerce and Society in New Granada, 1773-1783*, Duke: Duke U. Press, 1989.
- Harris, Ron. “The formation of the East India Company as a Cooperation-Enhancing Institution”, *Social Science Research Network*, December (2005), pp. 223-241.
- Ibarra, A.; Del Valle, G. (Coord.). *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVI-XIX*, México: I. Mora, 2008.
- Keay, J. *The Honourable Company: A History of the English East India Company*, Londres: Collins, 1991.
- Klooster, W.; Oostinde, G. “El Caribe holandés en la época de la esclavitud”, *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 51 (2), 1994.
- Lawson, Ph. *The East India Company: A History*, Londres: Longhmann, 1993.
- Lesger, Cle. *The Rise of Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550-1630*, Ashgate: 2006.
- López Cantos, Ángel. *El tráfico comercial entre Canarias y América en el siglo XVII*, Gran Canaria: Cabildo, 1999.
- Malagón, Javier. *El Distrito de la Audiencia de Santo Domingo en los siglos XVI a XIX*, Santo Domingo: Universidad, 1942.
- Malamud, Carlos. “El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII”, *Quinto Centenario*, 1 (1981), pp. 25-52, afirma que el comercio no oficial superaba el 50% del total.
- Martínez de la Vega, E. “Los mercaderes novohispanos: control virreinal y fraude fiscal en el primer tercio del siglo XVII”, *Revista Complutense de Historia de América*, 20 (1994), pp. 87-128.
- Morales Padrón, Francisco. *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla: 1955.
- Morales, Arturo. *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe: colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII*, Puerto Rico: Universidad, 1995.
- Moreta, Américo. *La Real Audiencia de Santo Domingo: la justicia en Santo Domingo en la época colonial*, Academia Dominicana de Historia: 2010.
- Moutokias, Zacarias. *Contrabando y control colonial. Buenos Aires y el espacio peruano en el siglo XVII*, Buenos Aires: 1989.
- Muro, F. “La reforma del pacto colonial en Indias: notas sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII”, *Anuario de Historia de América Latina*, 19 (1982), pp. 47-68.

- Navarrete, M.C. “De las malas entradas y las estrategias del buen pasaje: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690”, *Historia Crítica*, 34 (2007), pp. 160-183
- Nelson, G. “Contraband and trade under The Asiento, 1730-39”, *American Historical Review*, (50), 1945, pp. 55-67.
- Picazo Muntaner, Antoni. “Comercio y colaboración en el Mar del Sur: el ejemplo del patache San Buenaventura”, en Dubert, I; Sobrado, H. (Eds.) *El mar en los tiempos modernos*, Santiago: Universidad de Santiago-Fundación Española de Historia Moderna, 2009.
- Picazo Muntaner, Antoni. “Ports and commercial networks in the Indian and Pacific Oceans: Models and Flows of Capitalism”, pp. 35-53 en Mukejee, Rila. *Networks in the First Global Age 1400-1800*, Indian Council of Historical Research: 2011.
- Pinzón, Guadalupe. Los bastiones de la Nueva España. La importancia defensiva de los establecimientos portuarios durante el siglo XVIII”, *Ulúa*, (4-7), 2006, pp. 9-30.
- Potthast-Jutkeit, Bárbara. “Centroamérica y el contrabando por la Costa de los Mosquitos en el siglo XVIII”, *Mesoamérica*, 36 (1998), 499-516.
- Ringrose, D.R. *Expansion and Global Interaction, 1200-1700*, New York: A.W. Longhman, 2001.
- Romero, Luis René; Pérez, Juan Felipe. *Nafragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, México: Siglo XXI, 2005.
- Santos Pérez, S. “Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica en la primera mitad del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, 2 (1999), pp.462-484.
- Smith, Robert Sidney, “Shipping in the Port of Veracruz, 1790-1821”, *The Hispanic American Historical Review*, 23 (1943), pp. 5-20.
- Solé, R; Manrubia, S. *Orden y Caos en sistema complejos*, Barcelona: UPC, 2001.
- Stapells Johnson, V. *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*, Lleida: Universidad de Lleida, 1992.
- Van Veen, Eric, “Voc, strategies in the far east, 1605-1640”, *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, December 2001 (3), pp. 85-105.
- Villalobos, S. “El comercio extranjero a fines de la dominación española”, *Journal of Inter-American Studies*, 4-4 (1962), pp. 517-544.
- Von Grafenstein, Johanna. *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1814*, México: Instituto Mora, 2000,
- Webre, S. “Política y comercio en la Guatemala del siglo XVII”, *Revista de Historia*, (15), 1987, pp. 27-44.
- Zahedieh, N. “The merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish contraband trade, 1655-1692”, *William and Mary Quarterly* 43, 1986, pp. 570-593.
- Zambrano Pérez, Milton en “Piratas, piraterías y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)”, *Historia del Caribe*, 12 (2007), pp. 23-56.