PROCESOS
REVISTA ECUATORIANA DE HISTORIA

Comercio, conflictos y alianzas en la frontera luso-española: Capitanía de Río Negro y provincia de Maynas, 1780-1820*

Commerce, Conflicts and Alliances in the Border Luso-Spanish: Captaincy of Negro River and the Province of Maynas, 1780-1820

Carlos Augusto Bastos
Universidad Federal de Amapá (Brasil)
castrobastos@hotmail.com

Siméia de Nazaré Lopes
Universidad Federal de Amapá (Brasil)
pinheirolopes@hotmail.com

Fecha de recepción: 10 de septiembre de 2014
Fecha de aceptación: 15 de enero de 2015

Artículo de investigación

* Traducción de Oskar Javier Castro.

RESUMEN

En el período colonial, las políticas de las coronas ibéricas hacia las fronteras americanas se orientaron no solo al reconocimiento y protección militar de las zonas limítrofes, sino también a controlar los flujos comerciales de esas regiones. Durante las demarcaciones de límites en el siglo XVIII, el contrabando en las áreas de frontera suscitó diversos conflictos entre autoridades españolas y portuguesas. No obstante, el comercio ilegal desempeñaba un papel importante en el abastecimiento de tales áreas, posibilitando así el establecimiento de alianzas locales. En este artículo se abordan estas cuestiones tomando como objeto de estudio la frontera luso-española en el valle amazónico, entre la Capitanía de Río Negro y la provincia de Maynas, durante el período de 1780-1820.

Palabras clave: Comercio, comerciantes, frontera, demarcación de límites, relaciones luso-españolas, Amazonía, Capitanía de Río Negro, provincia de Maynas, siglo XVIII, siglo XIX.

ABSTRACT

In the colonial period, the Spanish politics towards the American frontiers was oriented not only to recognition and military protection of the borders, but also to control trade in the regions. During the demarcation of the boundaries in the 18th Century, the smuggling in the borders degenerated in various conflicts between the Spanish and Portuguese authorities. However, illegal trade played an important role en la satisfaction of the provisions in the zone, making possible the establishment of local alliances. This article addresses these questions taking as object the study the border Luso-Spanish in the Amazon Valley, between captaincy of Negro River and the province of Maynas, 1780-1820.

Key words: Latin American history, Amazon region, trade, boundaries, relations luso-Spanish, Captaincy Negro River, Maynas, 18th Century, 19th Century.

Carlos Augusto Bastos
Doctor en Historia por la Universidade de São Paulo (USP), profesor de Historia de América en la Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), investiga sobre fronteras y relaciones transfronterizas en la Amazonía de los siglos XVIII-XIX.

Siméia de Nazaré Lopes
Doctora en Historia Social por la Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), profesora de Teoría y Metodología de la Historia en la Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), desarrolla investigaciones sobre comercio y grupos mercantiles en la Amazonía de los siglos XVII-XIX.

Introducción

Uno de los puntos centrales de las políticas de las coronas española y portuguesa para sus posesiones americanas fue reconocer y definir sus límites territoriales en el continente. Los acuerdos diplomáticos firmados entre las dos monarquías ibéricas durante la segunda mitad del siglo XVIII avizoraban clausurar el histórico de disputas y discordias sobre los límites de los territorios coloniales en la América Meridional. Esos objetivos orientaron la firma del Tratado de San Ildefonso, en 1777, así como los trabajos de demarcación de fronteras realizados por comisiones hispano-portuguesas en las décadas de 1780 y 1790.[1]

La delimitación de una frontera política (entendida como una "línea" definitoria de las soberanías monárquicas en el continente) no implicaba la idea de un espacio "cerrado", donde vigorizaran prohibiciones a los flujos de intercambio y las aproximaciones entre los territorios vecinos. Tales acercamientos, en verdad, eran previstos por los acuerdos diplomáticos de finales de la década de 1770, los cuales buscaban sellar la paz entre Portugal y España, así como establecer una agenda diplomática mucho más pautada de cooperación mutua. Se buscaba, de hecho, mantener esos contactos en la línea fronteriza bajo la fiscalización de los representantes locales de los poderes monárquicos cohibiendo, de esta manera, los flujos ilegales de personas (esclavos fugitivos y soldados desertores, por ejemplo) y de productos.

Sobre este último aspecto, por los ríos de la región del valle amazónico circulaban comerciantes dedicados al contrabando, transitando ilegalmente entre los dominios de Portugal y España, lo que despertaba frecuentes conflictos entre las autoridades ibéricas. Esos comerciantes (denominados a veces como regatones)[2] fueron objeto de críticas de los representantes de la Monarquía española, principalmente, quienes acusaban a los portugueses

---

1. Sobre la demarcación de fronteras en la Amazonía de este período, véase Simei Maria de Souza Torres, "Onde os Impérios se Encontram: Demarcando Fronteiras Coloniais nos Confins da América (1777-1791)" (tesis de doctorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2011).

2. Nota del traductor (N. del T.). El término "regatón", aunque hace referencia al comerciante que compra al por mayor y vende al detal, es usado aquí para los comerciantes ilegales que circulaban por los ríos de la región, su uso pasó a ser más frecuente a partir del siglo XIX. Sobre el tema de regateo en la Amazonía del siglo XIX, véase Siméia de Nazaré Lopes, "O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855" (tesis de maestría, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, NAEA / Universidade Federal do Pará, UFPA, 2002).

de estar en connivencia con el comercio ilegal. Sin embargo, junto al aspecto conflictivo representado por la presencia de esos comerciantes portugueses en las tierras hispanoamericanas, se debe destacar la de Río Negro[3] y la provincia de Maynas,[4] en el extremo norte del continente suramericano. Los límites de los imperios ibéricos en el valle amazónico representaban un desafío para las autoridades coloniales en cuanto a la definición de su territorio y al control del flujo de personas y productos. Uno de los flujos más problemáticos en dichos territorios era el de comerciantes (o sujetos que eventualmente se dedicaban al comercio). Por parte de las autoridades españolas en Maynas, había flujos constantes en límites luso-españoles y, en buena medida, representados por el contrabando, no atendían a intereses solamente del lado portugués. El comercio ilegal desempeñaba una función importante en el abastecimiento de las localidades de la provincia española de Maynas, posibilitando también el establecimiento de alianzas entre sujetos de ambos lados de la frontera.

Con nuestra atención en la frontera "amazónica" entre Maynas y el Río Negro (para utilizar una nomenclatura contemporánea sobre la región),[5] en este artículo serán abordados, en primer lugar, los conflictos luso-españoles suscitados por el comercio ilegal en dicha frontera durante la época de las demarcaciones de límites. En segundo lugar, el análisis contemplará las prácticas comerciales de los portugueses de Río Negro en Maynas, a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, enfatizando la importancia de dicho comercio en la zona, así como las aproximaciones que posibilitaba entre los territorios confinantes. Finalmente, el recorte cronológico aquí adoptado toma dos importantes referentes: el primero hace referencia al marco ini-

3. Localizada en el extremo norte de la América portuguesa, en el valle amazónico y limitando con los territorios hispanoamericanos (Capitanía General de Venezuela, Virreinato de Nueva Granada, Audiencia de Quito y Virreinato de Perú), la Capitanía de San José de Río Negro fue constituida en 1755. Administrativamente, Río Negro era una capitanía subordinada a la Capitanía de Pará (cuya capital y principal ciudad portuaria era Belén). En 1772 se constituyó el Estado de Gran Pará y Río Negro (unificándose así las dos capitanías, permaneciendo Belén como sede). Ângela Domingues, "Rio Negro, Capitania de São José do". En *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*, ed. por Maria Beatriz Nizza da Silva (Lisboa / São Paulo: Verbo, 1994), 718-722.

4. La provincia de Maynas (también denominada como Gobernación de Maynas) data de finales del siglo XVI y hasta comienzos del siglo XIX hacía parte de la Audiencia de Quito. Después, en 1802, pasó al control político-administrativo del Virreinato de Perú. En este artículo Maynas es abordada tanto en su período de integración a la Audiencia de Quito como con su "fase peruana". Véase María Elena Porras P., *Gobernación y obispado de Mainas, siglos XVII y XVIII* (Quito: Abya-Yala, 1987).

5. Se debe observar que el término "Amazonía" no era corriente durante el período considerado en este trabajo. Había otras denominaciones para esa zona de frontera: "oriente" o "montañas" del lado español y "sertões" del lado portugués.

cial de los trabajos de demarcación limítrofe determinados por el Tratado de San Ildefonso, cuando el contrabando en la frontera pasó a ser un problema frecuentemente denunciado por las autoridades implicadas en las actividades de demarcación de límites. El segundo, que va hasta la década de 1820, comprende la fase final de las soberanías monárquicas en la región, marcada por las luchas de independencia; con todo, como veremos, las actividades comerciales locales no dejaron de relacionarse con este cuadro de amplias transformaciones.

El comercio luso-español y las demarcaciones de límites: aproximaciones y conflictos en la frontera

Los acuerdos diplomáticos hispano-portugueses firmados a fines de la década de 1770 (el Tratado de San Ildefonso, 1777, y el Tratado de Paz y Amistad, 1778) señalaban un intento de resolución de las disputas territoriales en América. Además, posibilitaron la formulación de expectativas más optimistas en cuanto al incremento del comercio luso-español en América. De este modo, el valle amazónico pasó a ser visto como un posible espacio de intercambios comerciales que abarcaba las tierras limítrofes de las Coronas de Portugal y España. Aun cuando las aproximaciones comerciales entre españoles y portugueses en la frontera alimentaron las desconfianzas entre las partes, las autoridades coloniales pudieron identificar en ese comercio un posible vector de enriquecimiento de las áreas de frontera. Un escrito fechado en 1787, de autoría del *vecino quiteño* don Francisco Calderón y Piedra, ilustraba proyecciones de confianza sobre las potencialidades de los territorios de la Audiencia de Quito en la frontera amazónica, así como sobre la contribución del comercio luso-español para el futuro del área. En su texto, Calderón y Piedra presentaba un plan de poblamiento para la frontera oriental de la Audiencia y de desarrollo económico de la provincia de Maynas, resaltando las potencialidades económicas de la región. Afirmaba que Maynas podría destacarse en la producción de oro, quina, ceras, cacao, salsa, pieles de animales, mantecas (de tortuga y de pez buey), azúcar y algodón. Sin embargo, Calderón y Piedra subrayaba que el mejoramiento mercantil de la provincia limítrofe vendría, principalmente, con la institución del libre comercio en los límites portugueses, lo que impulsaría las redes comerciales locales, fomentando la recaudación fiscal y abriendo paso a una próspera ruta económica hacia la Audiencia de Quito.[6]

6. "Carta de Francisco Requena", Ega, 12/1/1790, Archivo Histórico de Límites del Perú (AHLPE), LEA11-89. Véase también "Expediente sobre la propuesta de descubri-

Calderón y Piedra no era el único que proyectaba, en la distante frontera nororiental, la imagen de la prosperidad económica a partir de los intercambios comerciales con los portugueses. En las expectativas positivas de las autoridades de la Audiencia de Quito, los ríos que ligaban a la América española con los dominios portugueses también podrían servir de rutas para la introducción de esclavos africanos. En un oficio enviado por Juan José de Villalengua, Presidente de la Audiencia de Quito, a José de Gálvez, Ministro de Indias, se evaluaba la propuesta de comprar esclavos africanos en Pará, los cuales serían destinados a los trabajos de minería en territorio quiteño. En las especulaciones de Villalengua, la introducción de mano de obra esclava africana, por la ruta proyectada, impulsaría la economía local.[7]

Entre otras posibilidades de aprovechamiento de la red fluvial en las fronteras orientales de la América andina estaba la utilización de los ríos como caminos de conexión regional y de comercialización de la producción americana al Atlántico. Esta perspectiva fue defendida en un artículo fechado en 1791 y publicado por José Hipólito Unanue en el *Mercurio Peruano*, importante periódico ilustrado de Lima. La red fluvial andino-amazónica, según la explicación de Unanue, podría consolidarse como uno de los más importantes caminos de circulación de las riquezas del imperio español, abriendo una vía de comunicación comercial en la frontera selvática nororiental de la América española con el Atlántico, atravesando así los territorios lusoamericanos.[8]

Las ideas y los planteamientos de los autores mencionados están permeados por el pensamiento reformista que fundamentó las políticas del imperio español para el continente.[9] Además, como ya señalamos, las aproximaciones diplomáticas entre Portugal y España permitían alimentar visiones más

---

miento de la fertilidad de Mainas, por Francisco Calderón y Piedra (1787-1790)", Archivo Nacional del Ecuador, Quito, Serie Gobierno, 1787. Citado por Manuel Lucena Giraldo, "La delimitación hispano-portuguesa y la frontera regional quiteña, 1777-1804". *Procesos: revista ecuatoriana de historia*, n.º 4 (1993): 32-33.

7. "Carta de Juan José Villalengua a José Gálvez", Quito, 18/12/1784, Archivo General de Indias (AGI), Quito, 242, n.º 131.

8. "Peregrinación por los ríos Marañón y Ucayali a los pueblos de Manoa, hecha por el padre predicador apostólico Fr. Narciso Girbal y Barceló en el año pasado de 1790". *Mercurio Peruano*, n.º 77, Lima: 29/9/1791, t. III, ff. 65-66. Citado por Pilar García Jordán. En *Cruz y arado. Fusiles y discursos* (Lima: IEP / IFEA, 2001), 40.

9. Nuno Monteiro, "As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a dom Rodrigo de Sousa Coutinho". En *O Brasil Colonial (1720-1821)*, vol. 3, ed. por João Fragoso y Maria de Fátima Gouvêa (Río de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014), 111-156; Gabriel B. Paquette, *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire, 1759-1808* (Londres: Palgrave Macmillan, 2008). Respecto a las políticas ilustradas para las zonas de frontera véase Manuel Lucena Giraldo, "Le réformisme de frontière". *HSAL* 1, n.º 7 (1998): 209-220.

optimistas acerca de las fronteras,[10] las cuales podrían ser transformadas por las demarcaciones de límites y por modificaciones económicas que conjugaban los esfuerzos de españoles y lusos. No obstante, durante las demarcaciones de límites en las décadas finales del siglo XVIII, la frontera luso-española de la Audiencia de Quito no se convirtió en una pujante ruta mercantil, como proyectaba Calderón y Piedra. Tampoco los ríos del norte se tornaron rutas de comercio de esclavos africanos o vías de comercialización de la producción de la frontera oriental, como anhelaban algunas autoridades españolas.

La interacción entre las regiones fronterizas portuguesa y española no alcanzó el dinamismo económico capaz de mantener un próspero comercio internacional que alimentara las finanzas imperiales y la prosperidad de las colonias. En gran medida, los intercambios comerciales llevados a cabo en dicha frontera ocurrieron al margen de la legalidad.[11] El contrabando en la frontera proseguía como una práctica común, a pesar de todas las prohibiciones estipuladas por los tratados diplomáticos, alimentando críticas y conflictos entre las autoridades establecidas en la región.

A lo largo del período colonial, el contrabando desempeñó un papel relevante (y, a veces, fundamental) para el abastecimiento de diversas áreas de América, constituyéndose también en una práctica estratégica en los enfrentamientos que envolvían los imperios europeos.[12] En el caso específico del área limítrofe hispano-portuguesa al norte, Sebastián Gómez muestra cómo, en la década de 1740, productos de contrabando provenientes del Gran Pará

---

10. No se pretende afirmar que, durante las demarcaciones, las autoridades portuguesas y españolas hubieran solucionado definitivamente los puntos conflictivos que históricamente marcaban la relación entre las dos Coronas, principalmente en relación con las disputas territoriales en América. Véase Carlos Augusto Bastos, "A demarcação de Limites sob o Espectro da Guerra: a Província de Maynas e a Capitania do Rio Negro no final do século XVIII". *Trashumante: revista americana de historia social* 1, n.º 3 (2014): 29-48.

11. Se debe observar que, durante las demarcaciones, españoles y portugueses firmaron contratos para garantizar el abastecimiento de las comisiones demarcadoras. Por lo tanto, el comercio legal no estaba totalmente excluido en esa región durante el período considerado. Véase Carlos Augusto Bastos, "No Limiar dos Impérios: projetos, circulações e experiências na fronteira entre a Capitania do Rio Negro e a Província de Maynas (c.1780-c.1820)" (tesis de doctorado, Universidade de São Paulo, 2013), 181.

12. Sergio Villalobos R., *El comercio y la crisis colonial* (Santiago: Universitaria, 1990); Patricia H. Marks, *Deconstructing Legitimacy. Viceroys, Merchants, and the Military in Late Colonial Peru* (Pensilvania: The Pennsylvania State University Press, 2007), 133-146; Paulo Cavalcante, *Negócios de Trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)* (São Paulo: Hucitec / Fapesp, 2006); Tiago Gil, *Infiéis Transgressores: Elites e Contrabandistas nas Fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810)* (Río de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007).

eran mercadeados en Popayán, con la posibilidad de ser comercializados en otras ciudades del Nuevo Reino de Granada.[13]

Las discusiones acerca de la práctica de relaciones comerciales ilegales estaban intrínsecamente relacionadas a preocupaciones de orden político-militar, particularmente, en zonas de frontera. El control efectivo en esos espacios implicaba la prohibición e, incluso, el incentivo al comercio ilegal. El sentido geopolítico del contrabando en esa frontera puede ser ejemplificado cuando las autoridades de más alto escalón tanto de Lisboa como de Gran Pará discutieron, en la década de 1770, poco antes de la firma del Tratado de San Ildefonso, la implementación de medidas para impulsar el comercio ilegal en los territorios españoles del continente. En el llamado "Secretísimo Plan de Comercio" se anhelaba aumentar el flujo de plata andina hacia territorio lusoamericano por medio del contrabando, usando los ríos de la parte norte como caminos alternativos al Río de la Plata, para así adquirir los metales de la América española. Según el plan, el comercio fluvial entre las capitanías de Pará, Río Negro y Mato Grosso debía ser impulsado para garantizar la introducción ilegal, por diferentes puntos del territorio, de mercancías a las posesiones españolas vecinas. Con esto, los portugueses esperaban obtener ventajas económicas y fortalecer sus pretensiones territoriales en la región.[14]

En la documentación intercambiada entre españoles y portugueses envueltos en los trabajos de demarcación, un punto repetidamente discutido era la incursión ilegal de canoas del lado portugués al territorio de la provincia de Maynas. El llamado "comercio del *sertão*" movilizaba principalmente a los indígenas que vivían en las villas instituidas en Gran Pará y Río Negro por el llamado Directorio de los Indios,[15] estimándose que, aproximadamente, 1/3 de los hombres de estas poblaciones participaban de expediciones fluviales que podían durar entre seis y ocho meses.[16] Algunas de estas ex-

---

13. Juan Sebastián Gómez González, "La frontera selvática: historia de Maynas, siglo XVIII" (tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013), 172-173.

14. Corcino Medeiros dos Santos, "A Amazônia nas relações hispano-portuguesas: o secretíssimo plano de comércio do Marquês de Pombal". En *Três Ensaios de História Colonial* (Brasilia: Conselho Editorial do Senado Federal, 2007), 85-143.

15. Constituido en el extremo norte de la América portuguesa en 1757, el Directorio de los Indios legisló sobre las formas de trabajo, las prácticas económicas y la civilización de las poblaciones indígenas después de la expulsión de los jesuitas. Véase Ângela Domingues, *Quando os Índios eram Vassalos: Colonização e Relações de Poder no Norte do Brasil na Segunda Metade do Século XVIII* (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000); Mauro Cezar Coelho, "Do Sertão para o Mar: Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia – o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)" (tesis de doctorado, Universidade de São Paulo, 2005).

16. Heather Flynn Roller, "Colonial Collecting Expeditions and the Pursuit of Op-

pediciones alcanzaban las zonas limítrofes españolas, como Maynas, dedicándose a recolectar productos de la selva valorizados tanto en el mercado interno como para la exportación.

En el caso específico de las incursiones de embarcaciones lusas en Maynas, duramente criticadas por las autoridades de la provincia española, aquellas eran motivadas por la búsqueda de mano de obra indígena y de diversos productos, los cuales eran luego comercializados en el Estado de Gran Pará y en Río Negro. Efectivamente, los ríos de las zonas limítrofes con la América española se tornaron puntos estratégicos para los portugueses, con el propósito de explotar productos como cacao, zarzaparrilla y huevos de tortuga (con los cuales se producía manteca de tortuga),[17] además de mantener contactos comerciales con las poblaciones indígenas locales. Cabe resaltar que, a lo largo del siglo XVIII, el comercio pasó a ser considerado por los funcionarios del Reformismo español como un medio de civilizar a los indios y, a su vez, de atraerlos a la soberanía de Castilla y a la fe católica.[18] De este modo, la presencia de comerciantes portugueses en las fronteras españolas de América contradecía los objetivos políticos centrales del imperio español en el continente. Desde el punto de vista de los oficiales españoles, las autoridades portuguesas de la frontera se empeñaban en facilitar tal modalidad de comercio no solo por las ventajas estratégicas que esto traía a los intereses de los portugueses de la frontera, sino también por el involucramiento directo de las autoridades lusas en tales negocios.

Durante los trabajos de demarcación de las fronteras, en las décadas finales del siglo XVIII, barcos con soldados, oficiales e indios del lado portugués entraron en el territorio de Maynas a recolectar productos, lo que contribuyó a exacerbar las tensiones entre los representantes de las coronas ibéricas. Intercambiando oficios con el militar portugués Teodosio Constantino de Chermont, Francisco Requena (jefe de la comisión demarcadora española y gobernador de la provincia de Maynas) afirmaba que los establecimientos portugueses en las proximidades de la boca del río Putumayo tenían el

---

portunities in the Amazonian Sertão, c.1750-1800". En *The Americas*, vol. 66, n.º 4 (2010), 435-467.

17. Según Alexandre Rodrigues Ferreira, la manteca producida a partir de los huevos de tortuga servía "para condimentar las comidas y fritar pescado, para las luces domésticas, para mezclarse con la brea y para calafetear las canoas". Alexandre Rodrigues Ferreira, *Viagem Filosófica pelas Capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá* (Río de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972), 27 y 34-35.

18. En la evaluación de David J. Weber, esta reorientación política de la Corona española en relación con los medios de atraer a los indios era, también, una respuesta práctica a los desafíos y límites enfrentados por España dentro del cuadro de las rivalidades imperiales. David J. Weber, *Bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la Ilustración* (Barcelona: Crítica, 2007), 269.

"fin [...) de sostener el comercio de zarza que en el dicho Río continuamente se hace por los vasallos de Su Majestad Fidelísima, tomándola a cambio de los mismos indios de él".[19] Ya al escribir al ministro de Indias, don José de Gálvez, Requena expresaba que los intereses de los portugueses en la región eran los de mantener la continua explotación ilegal de las riquezas naturales de los ríos de la América española (refiriéndose de manera especial al Putumayo) para el enriquecimiento de los dominios de Portugal.[20]

Las autoridades militares destacadas en puntos limítrofes eran estratégicas para la mediación de las actividades comerciales en la región. Eran esos oficiales los que tenían el poder para impedir o franquear los intercambios comerciales en las fronteras. En 1791, Henrique João Wilckens, oficial de la comisión demarcadora portuguesa, se declaraba a favor de las pretensiones del comerciante Tomás José Xavier de vender productos a los españoles en Maynas. Según Wilckens, Xavier ya vendía "algunas cosas" a los españoles en la frontera, además querían que el comerciante les suministrase aguardiente de caña. En palabras del oficial portugués, "ellos le prometían tomar todo, o casi todo el cargamento, si él les abastecía dicho" aguardiente. Wilckens se manifestaba a favor de las pretensiones de Xavier, de ir hasta la villa de Tabatinga, en los límites con Maynas, para vender el producto a los españoles.[21]

Se puede presumir que algunos oficiales mostraban más tolerancia a esos comerciantes, porque formaban parte del negocio. De hecho, comandantes de puestos fronterizos participaban de la realización de intercambios comerciales con los oficiales del otro lado de la frontera. En 1783, el oficial luso Francisco Roiz Coelho, comandante del fuerte de Marabitanas, de la Capitanía de Río Negro, recibió la visita del comandante del fuerte español de San Carlos, de la provincia de Guayana. Este oficial entregó al portugués algunas cartas dirigidas a autoridades hispanas involucradas en los trabajos de demarcación. En el encuentro el español aprovechó para solicitarle al comandante de Marabitanas una arroba de tabaco; el oficial portugués respondió que le vendería el producto.[22]

---

19. "Carta de Francisco Requena a José de Gálvez", Ega, 1/2/1786, AGI, Santa Fe, 663B.

20. Ibíd., 20/6/1783.

21. "Ofício de Henrique João Wilckens a Manoel da Gama Lobo d'Almada", Ega, 8/8/1791, Arquivo Público do Estado do Pará (APEP), códice 482, doc. 16.

22. "Ofício do encarregado das demarcações do Rio Negro e Capitão-General, João Pereira Caldas, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro", Vila de Barcelos, 26/9/1783, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Río Negro, caja 6, doc. 291.

Como ya señalamos, la incursión de las canoas portuguesas en Maynas también tenía por objetivo obtener esclavos indígenas del lado español. A pesar de las prohibiciones de su esclavización, esa práctica proseguía en los vastos *sertões* del valle amazónico y representaba un continuo punto de discordia entre los vecinos ibéricos. A fines de la década de 1780, fray Francisco Delgado informó a Francisco Requena sobre los prejuicios causados en las misiones religiosas por la entrada de comerciantes portugueses, auxiliados por indios de la Capitanía de Río Negro. Los portugueses, además de comerciar con zarzaparrilla, habían capturado indios y destruido sus casas.[23]

Según las reiteradas protestas de los españoles, las autoridades portuguesas toleraban esas acciones o incluso hacían parte de ellas; frecuentemente, barcos con militares lusos ingresaban a Maynas para contrabandear y capturar indígenas. En el año de 1791, Francisco Requena protestó junto a las autoridades de la Capitanía de Río Negro contra la captura de indios realizada por militares portugueses. Requena afirmaba haber tenido conocimiento, por medio del comandante de la frontera española, de que soldados de Tabatinga habían entrado a Maynas, apresando a "varios indios ya conquistados por España y establecidos con sus familias en los pueblos de Loreto y Camucheros".[24] Desde el punto de vista de las autoridades españolas que participaban en las demarcaciones, las intenciones de los portugueses eran despoblar la frontera de Maynas, lo que facilitaría las pretensiones territoriales de avanzar los límites de la Capitanía de Río Negro. El comercio ilegal (responsable por la sangría de productos y hombres) continuaba siendo ventajoso para los portugueses en las disputas territoriales en el valle amazónico, a pesar de las colaboraciones que debían marcar los trabajos de demarcación de los límites, durante las décadas finales del siglo XVIII.

Comercio fronterizo y alianzas luso-españolas

Las duras críticas de Requena, así como de otras autoridades militares y eclesiásticas españolas, no cohibieron la presencia en Maynas de comerciantes oriundos de la América portuguesa. Para los españoles, los portugueses gozaban de ventajas territoriales para adentrarse en la frontera española por

23. "Carta de Francisco Requena a Don Antonio Valdez", Ega, 18/08/1789, AGI, Santa Fe, 663B.

24. "Ofício do Governador do Rio Negro, Coronel Manuel da Gama Lobo d'Almada, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro", Fortaleza da Barra do Rio Negro, 22/7/1791, AHU, Río Negro, caja 16, doc. 608.

los ríos que conectaban Maynas con la Capitanía de Río Negro y, de este modo, realizar el comercio con el lado español. Como afirmó el gobernador de Maynas en 1813, los portugueses, "por estar mejor situados que nosotros, logran lucroso dispendio de las preciosidades que la naturaleza prodiga produce" en la provincia fronteriza de España.[25]

Comparado con los comerciantes establecidos en la costa del Pacífico o en las ciudades andinas, los portugueses disfrutaban de amplias ventajas para acceder a la provincia de Maynas de modo más fácil y rápido. Las vías de comunicación del Estado de Gran Pará y Río Negro hacia otros puntos del imperio portugués no eran tan difíciles como las de Maynas y otras regiones vecinas de Perú y/o de la Audiencia de Quito. Para los portugueses, el acceso a la Capitanía de Río Negro y las fronteras orientales de Quito y de Perú era facilitado por el tránsito de embarcaciones por la desembocadura del Amazonas. En esas relaciones comerciales, la ciudad de Belén figuraba como el principal puerto para las conexiones comerciales entre el interior del valle amazónico (e incluso para las capitanías de Goiás y Mato Grosso, al oeste de la América lusa) y los puertos del Atlántico.[26] Mientras que las vías de comunicación de Maynas hacia otras regiones hispanoamericanas eran aún más dificultosas, debido a las condiciones geográficas, pues la cordillera andina se imponía como un gran obstáculo, tornando así a la provincia de la frontera oriental un espacio poco integrado a las zonas económicas más dinámicas de los Andes, tanto a las del Pacífico como a las del Caribe.[27] Tales

---

25. "Carta de José Noriega al virrey José Abascal". Moyobamba, 18/10/1813. AHLPE, LED-2-19.

26. Siméia de Nazaré Lopes, "Sociedades mercantis e as políticas de articulação comercial entre Pará e Mato Grosso (1790-1820)". *Revista Dia-Logos* n.º 05 (2011): 173-185. Como afirma la autora: "Las relaciones comerciales de los negociantes de Belén no se concentraban solo en las villas del interior y en la capitanía de Río Negro. Además de estos puntos, los negociantes conseguían establecer relaciones comerciales hacia las capitanías vecinas, como, por ejemplo, Marañón, Mato Grosso y Goiás. Las prácticas comerciales desarrolladas en Pará también se articulaban con otras áreas de la América portuguesa, donde estas capitanías se convertían en vectores de dinamización para el intercambio comercial y la colonización de la región". Siméia de Nazaré Lopes, "As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c.1790-c.1830)" (tesis de doctorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013), 222.

27. Las grandes diferencias entre las rutas comerciales pueden ser mensurables, tomándose como referencia el tiempo de viaje entre la costa del Pacífico y la zona de frontera. Según Eduard Poeppig (naturalista alemán que viajó entre Perú y Brasil entre las décadas de 1820 y 1830), una embarcación podía recorrer el trayecto de Laguna (Maynas) a Tabatinga (Río Negro) en seis o siete días. Eduard Poeppig, *Viaje al Perú y al Río Amazonas, 1827-1832* (Iquitos: CETA, 2003), 400. Mientras que el viajero Henry Lister Maw, quien recorrió el área en los años de 1827 y 1828, gastó más de 40 días para llegar a Laguna, partiendo de Trujillo (litoral norte de Perú) y por un camino que incluyó Cajamarca, Chacha-

diferencias son importantes para explicar el establecimiento de intercambios comerciales entre las dos áreas, en la medida en que era más fácil para los comerciantes del lado portugués llegar a las localidades del territorio de Maynas, que para los comerciantes de las ciudades de la costa pacífica y de las zonas andinas.

Al escribir sobre esta frontera, al final de la década de 1810, los naturalistas Johann Baptist von Spix y Carl Friedrich von Martius destacaban que, para los habitantes de las provincias de Maynas, Macas y Quijos, ["separados de los puertos marítimos de Perú por la escarpada y glaciar cordillera de los Andes"], era más viable transportar sus productos hacia la frontera con la Capitanía de Río Negro, pasando "por ríos navegables, no interrumpidos por cataratas". Esto hacía que los habitantes de Maynas, en el concepto de Spix y Martius, dependieran más de esa ruta que de aquellas que la unían a Quito, Chachapoyas y Cajamarca, ciudades cuyos productos, además, eran "destinados a tierras más frías" y, por ello, menos adecuados para la región de la selva.[28]

Ese comercio no se mostraba provechoso solamente para los portugueses, sino que contribuía igualmente a la circulación de productos en las localidades de Maynas, y, por ello, despertaba intereses del lado hispanoamericano. En la frontera, eran recurrentes los acuerdos y tratados comerciales entre portugueses y autoridades españolas, aunque efectuados en su mayor parte de manera ilegal. Según la denuncia escrita por un militar de nombre Juan de Naves, en el año de 1817, canoas portuguesas ingresaban en la Provincia de Maynas con el aval de militares españoles destacados en puntos limítrofes con la Capitanía de Río Negro. Estos militares estarían comerciando con los portugueses productos locales, como zarzaparrilla, y comprando "efectos portugueses" de las canoas que arribaban de Tabatinga. Juan de Naves afirmaba que un militar de nombre Páez había sido sobornado por los portugueses para que les facilitara el ingreso por el río Putumayo, en donde extraían productos de la selva y aprisionaban indios.[29] Naves acusaba también a un oficial de Iquitos de conceder libre tránsito a las canoas que partían o volvían de Tabatinga, "introduciendo cuantos efectos se le proporcionan de Portugal".[30] El comercio ilegal tornaba viable aproximaciones, negocia-

---

poyas y Moyobamba a través de caminos escarpados y ríos. Henry Lister Maw, *Narrativa da passagem do Pacífico ao Atlântico através dos Andes nas províncias do norte do Peru e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará* (Manaus: Associação Comercial do Amazonas, 1989).

28. Johann Baptist von Spix y Carl Friedrich von Martius, *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*, vol. 3 (Belo Horizonte / São Paulo: Itatiaia / EDUSP, 1981), 188.

29. "Carta de Juan de Naves a Manoel Fernandes Albanez", Laguna, 20/10/1817, AHLPE, LEA-11-317.

30. Ibíd.

ciones y alianzas entre sujetos a ambos lados de la frontera, contrariando las políticas de control y defensa del territorio en beneficio del lucro privado de aquellos que de él hacían parte.

Si para los portugueses tales acercamientos con las autoridades españolas les facilitaba el comercio ilegal de productos de la selva, así como la captura de mano de obra indígena, para las autoridades de la provincia de Maynas esas aproximaciones respondían igualmente a objetivos importantes. El comercio fronterizo respondía a las demandas de las villas limítrofes del lado español, posibilitando el abastecimiento de sus habitantes y la comercialización de la producción local. Sobre la importancia de los intercambios comerciales con el lado portugués, una autoridad de la villa de Balsapuerto, dirigiéndose al gobernador de Maynas en el año de 1816, después de discurrir sobre el estado de miseria vivida por los habitantes, destacaba de manera positiva el comercio mantenido con los portugueses. Sobre ello afirmaba: "varios individuos desean aprovechar las comodidades que brindan lo vasto de estas montañas de sus preciosos bálsamos, zarzas y otras resinas exquisitas, y entablar comunicación con la nación Fidelísima circunvecina".[31] Léase: la América portuguesa.

Tanto las autoridades como los habitantes de la provincia fronteriza propendían al sostenimiento del comercio con los portugueses, regularizándose así las relaciones que ya se daban al margen de la legalidad. Ejemplo de esto es el pedido hecho por el militar Teodoro de los Ríos, en Loreto, en 1816, quien deseaba la autorización del gobernador de Maynas para comerciar con el comandante portugués de Tabatinga. El otorgamiento de este tipo de autorización pasó a ser objeto de cuestionamientos entre las autoridades españolas de la frontera, pues no estaba claro si los comerciantes de Maynas debían recurrir al gobernador o a las autoridades militares.[32] No se trataba, en este caso, de impedir los intercambios comerciales en la frontera, sino de mantenerlos de forma reglamentada, evitando el tránsito ilegal de canoas entre los territorios confinantes y los perjuicios que eso podía acarrear tanto a las finanzas de la provincia, como a las poblaciones indígenas.

Aunque la presencia de comerciantes portugueses en Maynas es generalmente asociada (tanto en las fuentes de la época como en la historiografía)[33] a

---

31. "Carta de Francisco Bermeo ao governador de Maynas", Balsapuerto, 24/9/1816, AHLPE, LEA-11-210.

32. "Carta de Teodoro de los Ríos a José Noriega", Loreto, 20/9/1816, AHLPE, LEA-11-234.

33. Aquí pueden ser mencionados los estudios de María Elena Porras, ya citado, y Waldemar Espinoza, *Amazonía del Perú: historia de la gobernación y comandancia general de Maynas (hoy regiones de Loreto, San Martín, Ucayali y provincia de Condorcanqui). Del siglo XV a la primera mitad del siglo XIX* (Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2007).

la violencia contra las poblaciones indígenas, el comercio ilegal luso-español en la frontera construía alianzas que involucraban portugueses, españoles e incluso indios. En 1808, un soldado portugués que navegaba en una canoa cargada de productos ingresó por el río Putumayo acompañado de indios de las naciones "nutite y marzate". Soldados españoles intentaron confiscar la canoa del portugués, lo que provocó el motín de los indios de su tripulación, "que intentaron amparar [...] al portugués, banderizando todos ellos más bien al extranjero que al español", según relató el jefe del destacamento militar en Putumayo.[34]

Las interacciones entre los habitantes a ambos lados de la frontera posibilitaban el establecimiento de alianzas locales que transcendían los marcos territoriales luso y españoles y las tentativas de imponer un control más efectivo sobre los flujos en la región. Tales aproximaciones, aunque eventuales, eran importantes incluso para las autoridades españolas que debían celar por el control de la frontera. En el mismo río Putumayo, en 1816, el militar español Felipe Pérez, por no disponer de canoas para seguir su viaje a otro puesto, fue socorrido por "una canoa portuguesa que subía a su comercio por la quebrada de los Yaguas", la que transportó a Pérez y su tropa, siguiendo después hacia la desembocadura del mencionado río.[35]

El comercio sostenido en esta área limítrofe estaba conectado por amplias redes mercantiles, vinculando la frontera a otros puntos y comerciantes del valle amazónico. Las redes de intercambios comerciales seguían los cursos de los ríos de la región (como Amazonas, Tapajós, Río Negro y Javarí), conectando ciudades y villas de la Capitanía de Pará (como Belén y Santarén) a las de la Capitanía de Río Negro (como Barra de Río Negro, Ega y Tabatinga). Desde la Capitanía de Río Negro, las rutas de comercio alcanzaban las poblaciones hispanoamericanas de la frontera oriental (como Loreto, Laguna, Jeberos, Balsapuerto, Lamas, Moyobamba y Chachapoyas). De este modo, el comercio contribuía al abastecimiento local permitiendo la circulación de productos entre las rutas fluviales de la provincia de Maynas –Capitanía de Río Negro– y la Capitanía de Pará. Estas rutas fueron importantes para el sostenimiento de las localidades fronterizas y para la formación de alianzas comerciales entre sujetos a ambos lados de la frontera.

De modo general, el comercio portugués dirigido a los territorios hispanoamericanos era sostenido por redes mercantiles que partían de Belén (principal puerto del valle amazónico) hacia el interior del extremo norte de la América portuguesa y áreas vecinas. En el Estado de Gran Pará y Río

34. "Carta del jefe del puesto del río Putumayo a Diego Calvo, gobernador de Maynas", Putumayo, 31/07/1808, AHLPE, LEA-11-145.

35. "Carta de Felipe Pérez al gobernador José Noriega", Putumayo, 04/11/1816, AHLPE, LEA-11-323.

Negro, las expediciones para el comercio en el *sertão* requerían grandes inversiones, tanto para construir como para equipar las canoas con mercancías que después serían comercializadas en las dispersas localidades junto a los ríos de la región. Tales inversiones también se destinaban a la alimentación de la tripulación y al reclutamiento de la mano de obra (esclava e indígena) necesaria para conducir las embarcaciones en viajes que podían durar meses. Generalmente, los grandes comerciantes de la ciudad de Belén comandaban ellos mismo sus propias embarcaciones para ese tipo de comercio. En otros casos, sin embargo, había negociantes que establecían sociedades comerciales con otras personas para así poder equipar una canoa y lanzarse en tal actividad mercantil hacia el interior de las Capitanías de Pará y de Río Negro. El establecimiento de sociedades comerciales con negociantes ya establecidos en los *sertões* de Gran Pará y Río Negro era una garantía de que las mercancías cargadas en las embarcaciones tendrían un destino más seguro para su negociación, así como se facilitaría la adquisición de otros productos en gran cantidad para su exportación. Los socios instalados en los puertos del interior (en villas como Gurupá, Santarén, Óbidos, Barra de Río Negro, Ega y Tabatinga) servían como un emporio para el comercio realizado en esas áreas apartadas de Belén. Por otro lado, estos quedaban obligados a realizar su comercio exclusivamente con sus socios establecidos en Belén.[36]

A partir ese lugar, por lo tanto, se articulaban las redes comerciales dirigidas a la Capitanía de Río Negro y que, a su vez, podían alcanzar los territorios hispanoamericanos vecinos. Algunos documentos notariales traen importantes indicios sobre la formación de estas redes comerciales. En 1821, el alférez Bento José da Silva, negociante establecido con una tienda en Belén, constituyó una sociedad comercial con Felipe José Tavárez y Bernardino de Sena Cauper, también residentes de Belén. La sociedad tenía parte de sus fondos empleados en *fazendas secas e molhadas*,[37] una "canoa denominada Constitución, un esclavo de nombre Antonio, alcanzando el valor de 800$000 [ochocientos mil reis]", más setecientos cincuenta mil reis y ochocientos mil reis con los que entraron a participar los socios Cauper y Tavárez, respectivamente. Sumado el capital total de la sociedad, la cifra ascendía a nueve *contos*

36. Lopes, "As Rotas do Comércio...", 208-209.

37. N. del T. Este término no tiene un equivalente preciso en español, el más parecido es el de pulpería, que generalmente hace referencia a una tienda donde se venden diversos productos que pueden o no ser comestibles. Mientras que los términos en portugués especifican el tipo de productos que se comercializan, por ejemplo: "fazenda seca" hace referencia a los productos asociados a la vestimenta o ropas, mientras que "fazenda de molhados" se refiere a todos los comestibles y bebidas, y, en general, a todo aquello que no es de vestir.

quinientos cincuenta mil reis.[38] La sociedad funcionaba de la siguiente manera: mientras el alférez Silva permanecía en Belén, Tavares y Cauper debían ir hacia los *sertões* para realizar la venta de sus productos, así como la compra de otros. Además, uno de los socios podía seguir "hasta los dominios de España" en su ruta comercial.[39]

De esta manera, las zonas fronterizas de la América española eran vistas por los comerciantes de Belén como una extensión comercial de la Capitanía de Río Negro, que ampliaban territorialmente las rutas comerciales y las posibilidades económicas de esas actividades. Además, se debe tener en cuenta que no había una división rígida entre comercio legal e ilegal en el territorio mencionado: una actividad comercial oficialmente firmada en Belén por una sociedad mercantil podía contener, en sus cláusulas, la realización de actividades comerciales en los territorios hispanoamericanos vecinos, las cuales eran sustentadas en buena parte por medio del contrabando. En términos generales, tal distinción entre lo legal y lo ilegal acababa siendo proyectada en discursos críticos elaborados por autoridades y comerciantes que no participaban de dicho comercio, o que se veían económicamente perjudicados por aquellos que lo controlaban.

En las cláusulas de la sociedad arriba citada quedaba explícita "la fidelidad que de todos los socios se espera",[40] algo imprescindible para el éxito de un emprendimiento comercial que cubría largas distancias durante meses. En la escritura también se estipulaba que, frente a las situaciones en que los viajes fueran "impracticables y arriesgados", los socios establecidos en los sertões debían "comprar o mandar construir los botes, canoas o *igaritésque* fueran necesarios, así como también comprar esclavos". Se percibe que la finalidad de la sociedad era la de establecerse en el sertão y poder actuar en la región incluso en períodos en que la navegación no fuera propicia para las embarcaciones de gran calado. El hecho de hacer viajes regulares a Belén reducía la cantidad de viajes posibles para los dominios españoles, ya que un viaje completo (esto es, ida y vuelta) a Belén podía durar hasta nueve meses.[41]

Las transformaciones políticas ocurridas en las décadas iniciales del siglo XIX también influenciaron los intercambios comerciales en la frontera de Maynas y Río Negro. En este punto se debe destacar la apertura de los puertos de la América portuguesa a las naciones amigas, decretada en 1808 por el príncipe regente D. Juan al establecerse con la Corte en Brasil, lo que impulsó

---

38. "Escritura de Sociedade Mercantil", APEP, Livro de Notas do Tabelião Perdigão (LNTP), n.º 1152, d. 143 (1820-1821). N. del T. Un *conto* equivale a mil veces mil.

39. Escritura de Sociedade Mercantil, APEP, LNTP, rollo 1816, 23/06/1821.

40. Ibíd., n.º 1152, d. 143 (1820-1821).

41. Lopes, "As Rotas do Comércio...", 212-213.

una nueva articulación económica de los mercados locales con otros centros consumidores y productores, principalmente británicos. A partir de ese momento, se dio una tendencia de ampliación en la comercialización de la producción lusoamericana, así como la introducción a gran escala de artículos manufacturados de Gran Bretaña.[42] De este modo, la apertura comercial de 1808 posibilitó la ampliación de los intercambios comerciales a partir de ciertas áreas portuarias de la América portuguesa, como fue el caso de Belén. En este nuevo contexto, es de destacar la presencia de comerciantes británicos en el valle amazónico, establecidos en Belén y con socios en los sertões de Pará y de Río Negro, los cuales actuaban en la distribución de productos manufacturados hacia las más distantes localidades del territorio.[43] El aumento del flujo comercial a partir de Belén posibilitó el crecimiento de las importaciones de bienes manufacturados, algunos de los cuales eran reexportados para los territorios hispanoamericanos limítrofes; por otro lado, crecieron igualmente las exportaciones de algunos productos, de manera que parte de la extracción y producción agrícola de Maynas era introducida en el territorio lusoamericano y exportada desde Belén.

En relación con los artículos comercializados entre Río Negro y Maynas, Spix y Martius anotaron que estos consistían básicamente "artículos europeos importados", los cuales eran comprados por los españoles, al paso que Maynas exportaba para el lado portugués "cacao, zarzaparrilla, vainilla, bálsamo de copaiba, casca de quina, algo de tabaco y algodón". De estos productos, los comerciantes portugueses valorizaban particularmente el cacao y la zarzaparrilla, recolectados principalmente en las misiones del río Ucayali. Se destacaba también la venta de sal para Río Negro, producto que, además de ser consumido, era usado como moneda en los intercambios comerciales. Mientras que los habitantes del lado español valorizaban la compra de "utensilios de hierro, acero, estaño, cobre, municiones, armas, tejidos de lana para ropas más finas, tejidos de seda, sombreros, espejos, adornos y otros objetos para los indios". En virtud de la falta de dinero efectivo a ambos lados de la frontera, las transacciones comerciales acostumbraban a ser hechas mediante la permuta de productos, lo que les daba mayores ventajas a los comerciantes del lado portugués.[44]

Aun cuando sobre las relaciones comerciales entre Río Negro y Maynas, Spix y Martius afirman que ese comercio era de poca importancia hasta antes de la "reciente catástrofe política" (las luchas de independencia en la

---

42. Valentim Alexandre, "A carta régia de 1808 e os tratados de 1810". En *A Abertura dos Portos*, ed. por Luís Valente de Oliveira y Rubens Ricúpero (São Paulo: SENAC, 2007), 100-121.

43. Lopes, "As Rotas do Comércio...", 215.

44. Von Spix y Von Martius, *Viagem pelo Brasil...*, 189.

década de 1810),[45] se trata de un tema que todavía necesita ser investigado con mayor atención: ¿cómo los conflictos político-militares del período de las independencias desarticularon (o rearticularon) rutas comerciales en los límites iberoamericanos del valle amazónico? Con todo, según el relato de los dos naturalistas, el comercio fue tomando importancia paulatinamente en ese período, principalmente, mediante el contrabando. Las rutas de navegación de los comerciantes lusoamericanos por la provincia de Maynas eran, preferentemente, los ríos Marañón y Huallaga, en los cuales se localizaban algunas de las más importantes villas. Las villas de Loreto (Maynas) y Tabatinga (Río Negro), ubicadas en las fronteras tanto del lado portugués como del lado español, se destacaban por el comercio al detal.[46]

En tal comercio fronterizo, la villa de Tabatinga asumió una posición privilegiada en el abastecimiento de la provincia de Maynas, tornándose el punto más importante de suministro de productos europeos en el lado español. En su relato sobre la frontera, al final de la década de 1820 y comienzos de la de 1830, el naturalista alemán Eduard Poeppig describió Tabatinga como "el lugar donde la mayoría de los habitantes de Maynas suele proveerse de mercaderías europeas", "el centro comercial de Maynas e incluso de algunas provincias andinas del Perú oriental". En contraste con las localidades de Maynas, Poeppig relató que en Tabatinga era más común la circulación de monedas, así como la presencia de moradores blancos, "naturales de las costas del Atlántico, [que] se arriesgan a subir hasta Maynas para dedicarse al comercio bastante lucrativo". Tabatinga, de esta forma, era el último punto del lado portugués (y después brasileño) de las rutas comerciales que partían de Belén y sus conexiones atlánticas, lo que tornaba posible la circulación en aquella remota frontera de monedas y de hombres envueltos directamente en el comercio. Además, según Poeppig, afluían del lado de Maynas a Tabatinga, anualmente, cerca de 50 grandes canoas, oriundas de Moyobamba, Lamas, Laguna y de otras localidades ubicadas a las márgenes del río Marañón, vendiendo a los portugueses principalmente tabaco, zarzaparrilla y "cera blanca", productos que garantizaban un buen retorno financiero a los habitantes de Maynas.[47]

La relación de intercambios con el lado español de la frontera ampliaba ciertamente el mercado de la Capitanía de Río Negro. Este mercado, a su vez, era controlado por un grupo restringido de comerciantes y autoridades políticas de la capitanía, quienes, valiéndose de sus cargos, monopolizaban

---

45. Sobre el período independentista en Maynas, véase: Jenaro Herrera, *El proceso de la independencia en Maynas, 1820-1824* (Iquitos: Impr. y Libr. H. Reátegui, 1917); Espinoza, *Amazonía del Perú*…, 474-478; Bastos, "No Limiar dos Impérios…", especialmente cap. IV.

46. Von Spix y Von Martius, *Viagem pelo Brasil*…, 189.

47. Poeppig, *Viaje al Perú*…, 311, 369-370.

la utilización de la mano de obra indígena, el acceso a las zonas de recolección de productos y la comercialización de estos géneros. Tal cuadro también era semejante en la provincia de Maynas, donde las autoridades político-militares (e incluso religiosas) españolas disfrutaban de ventajas en la realización del comercio y en la utilización del trabajo indígena, este último indispensable para la cosecha de productos y para remar las embarcaciones por los ríos de la región. Analizando a los comerciantes y las redes comerciales en la región nororiental (Chachapoyas, Moyobamba, Lamas y Maynas) de Perú, a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, Alejandro Reyes Flores observa la combinación de cargos político-militares y actividades comerciales, pues ambos "confluían o se complementaban sin mayor problema". En villas como Chachapoyas y Moyobamba, un número restringido de familias controlaba el comercio local, al mismo tiempo que concentraba los cargos político-administrativos más importantes. Tal como sucedía en el lado lusoamericano de la frontera, la navegación por los ríos de la región de la selva solo podía oficialmente ser autorizada por el gobernador o por las autoridades militares locales, lo que les daba a estos sujetos un poder político sobre la circulación de las embarcaciones comerciales en la región.[48]

Viajeros que recorrieron Maynas en la década de 1820 denunciaron la participación constante de las autoridades locales en la vida económica, principalmente en el comercio y en la explotación del trabajo indígena. Henry L. Maw escribía sobre un funcionario de Balsapuerto al que consideraba "un agente comercial más" del entonces intendente de Moyobamba. Este intendente, además, utilizaba para sí el trabajo indígena en la cosecha de productos silvestres, como zarzaparrilla, cuyo comercio solamente podría ser hecho con su autorización, recibiendo así una parte del negocio.[49] Poeppig, a su vez, denunciaba que las autoridades locales obligaban a los indígenas a "recolectar los productos de la región, tales como resinas, plantas medicinales, bálsamos, zarzaparrilla, cacao etc., con el fin de negociarlos por cuenta propia".[50] A juzgar por los relatos de la época, estas mercancías eran preferentemente negociadas con los portugueses del lado de la frontera, lo que ayudaba a acercar a las autoridades de Maynas y de Río Negro involucradas en las actividades comerciales.

Como ya señalamos, la combinación de actividades comerciales y cargos político-militares también ocurría del lado portugués, funcionando como una estrategia de ascenso económico y social en los sertões de la Capitanía de Río Negro. Un ejemplo de esto puede ser el caso del ya mencionado Ber-

48. Alejandro Reyes Flores, *Hacendados y comerciantes: Piura, Chachapoyas, Moyobamba, Lamas, Maynas (1770-1820)* (Lima: Juan Brito, 1999), 158-169.

49. Maw, *Narrativa da passagem...*, 91-97, 135.

50. Poeppig, *Viaje al Perú*…, 311.

nardino de Sena Cauper, quien fue expandiendo sus negocios hasta llegar a la frontera española. A partir de datos dispersos sobre la trayectoria de Bernardino, se puede afirmar que tuvo éxito en el comercio hacia Río Negro y la América española. A comienzos de la década de 1810, el peninsular Bernardino de Sena Cauper ya actuaba como comerciante en la región del Bajo Amazonas. A lo largo de la década de 1820, se estableció en Río Negro, dedicándose al comercio. Según el relato de Henry Lister Maw, Cauper era uno de los principales dueños de las embarcaciones de comercio en Río Negro, haciendo dos viajes de negocios por año hacia Belén.[51] También organizaba expediciones anuales para recolectar zarzaparrilla, producto importante enviado de Río Negro a Belén.[52]

Además de su éxito comercial (fue considerado por el viajero Eduard Poeppig como "el más próspero de los comerciantes del Solimões"),[53] Cauper se tornó comandante de milicias en Ega, lo que indica que el ascenso de este sujeto, a través del comercio, le permitió también acceder a cargos político-administrativos importantes en la región. Los negocios de Bernardino de Senna Cauper en Maynas fueron rentables, por lo que acabó estableciéndose en aquella región hasta pasarse, después y definitivamente, al otro lado de la frontera, a finales de la década de 1830, tornándose a partir de entonces uno de los más importantes comerciantes de la Amazonía peruana (una decisión posiblemente tomada en virtud de su ascenso económico local y de sus alianzas con autoridades y comerciantes peruanos).[54]

Parece probable que las alianzas tejidas por Cauper a ambos lados de la frontera le permitieron consolidarse como un prominente comerciante tanto en Río Negro como en Maynas. Como él, otros comerciantes oriundos del lado portugués (y después brasileño) de la frontera, inicialmente identificados con el comercio ilegal, asumieron posiciones destacadas en la vida económica y social de la provincia de Maynas y, a partir de la década de 1850, en el departamento peruano de Loreto.[55]

---

51. Maw, *Narrativa da passagem*..., 185, 197.
52. Poeppig, *Viaje al Perú*…, 401.
53. Ibíd., 382.
54. Lopes, "As Rotas do Comércio...", 213.
55. Acerca de la importancia de los comerciantes portugueses y brasileños en el Departamento de Loreto en el siglo XIX y los flujos comerciales en la frontera peruano-brasileña, véase Fernando Santos Granero y Frederica Barclay, *La frontera domesticada: historia económica y social de Loreto, 1850-2000* (Lima: PUCP, 2002); Frederica Barclay, "La masonería amazónica: una entrada a las estrategias y vínculos transfronterizos en la era gomera". En *Limites Fluentes: Fronteiras e Identidades na América Latina (Séculos XVIII-XXI)*, ed. por Adilson J. I., Brito Romani Carlo, Carlos Augusto Bastos (Curitiba: CRV, 2013), 227-245.

Consideraciones finales

En Gran Pará, a comienzos de la década de 1820, los líderes locales favorables a la manutención de los lazos con el Imperio portugués estaban acorralados por las presiones del recién instituido Imperio de Brasil, cuyo gobierno, en Río de Janeiro, buscaba ampliar su proyecto político conquistando las provincias del norte. En 1822 el gobernador de armas de Gran Pará, José María de Moura, un destacado defensor de la monarquía lusitana, bosquejó algunos planes para la defensa militar del extremo norte contra el Imperio de Brasil y salvaguardar la causa portuguesa en la región. Entre los puntos propuestos, Moura subrayaba la necesidad de que el gobierno pro Lisboa establecido en Belén constituyese relaciones más estables y prósperas con las nuevas repúblicas hispanoamericanas que estaban surgiendo en las áreas limítrofes de Gran Pará, lo que podría ayudar en la estabilidad política local y en su desarrollo económico. En este aspecto, el gobernador de armas reflexionaba sobre la importancia de Tabatinga y del comercio con Maynas, área ya entonces incorporada a la República de Perú. Tabatinga podía impulsar el flujo comercial con Maynas, exportando hacia allí "los productos de las nuevas manufacturas europeas".

Al establecer un puerto franco en Tabatinga, preveía el gobernador de armas, "los pueblos de Perú preferirán ir allí a comprar los géneros que necesitan, antes que esperar que lleguen de los puertos del océano". Con el estrechamiento de las relaciones comerciales entre Gran Pará y la frontera oriental de Perú serían disipados "los recelos de insulto o invasión de los mismos pueblos", además Gran Pará llegaría a ser "en pocos años depósito de la plata peruana mediante el intercambio de mercancías que por el Amazonas les llevaremos a la frontera de Maynas".[56]

Las consideraciones del gobernador de armas de Gran Pará, en 1822, reforzaban, en una nueva coyuntura, el papel del comercio fronterizo con la América española. Tal comercio no sería inaugurado, pues, como ya señalamos, existía hace mucho tiempo mediante el contrabando, principalmente. Pero este comercio, en las consideraciones de las autoridades lusas y españolas, podía ser regularizado e incentivado, ayudando a construir nuevas relaciones políticas y articulaciones económicas a ambos lados de la frontera.

La violencia y el conflicto nunca dejaron de ser parte constitutiva de la presencia de comerciantes portugueses en Maynas, por un lado; pero, por

56. "Ofício do governador das armas da Província do Pará, José Maria de Moura, para o secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Cândido José Xavier", Belén, 21/6/1822, AHU, Pará, caja 154, doc. 11850.

otro, las alianzas y las aproximaciones luso-españolas constituían otro aspecto que, a su vez, tornaba posible la permanencia de los intercambios comerciales transfronterizos. Así, las relaciones comerciales en la frontera hispano-portuguesa permitían el abastecimiento de una región marcada por un notable aislamiento espacial con graves implicaciones económicas para sus habitantes. El comercio que portugueses y españoles mantenían al margen de las normas estatales posibilitaba la comercialización de productos silvestres provenientes de la provincia de Maynas a los primeros y, al mismo tiempo, el consumo de productos manufacturados a los segundos. Desde los tiempos coloniales, estos intercambios comerciales continuaban a pesar de las desconfianzas mutuas entre las autoridades de las fronteras, ya fuera dirimiendo o intensificando tensiones políticas en los límites americanos de los imperios ibéricos.



Fuentes y bibliografía

FUENTES PRIMARIAS INÉDITAS

Archivo Histórico de Límites del Perú (AHLPE)

"Carta de Francisco Requena". Ega. 12/01/1790. AHLPE. LEA-11-89.

"Carta del jefe del posto del río Putumayo a Diego Calvo, gobernador de Maynas". Putumayo. 31/07/1808. AHLPE. LEA-11-145.

"Carta de José Noriega al virrey José Abascal". Moyobamba. 18/10/1813. AHLPE, LED-2-19

"Carta de Teodoro de los Ríos a José Noriega". Loreto. 20/09/1816. AHLPE. LEA-11-234.

"Carta de Francisco Bermeo ao governador de Maynas". Balsapuerto, 24/09/1816. AHLPE. LEA-11-210.

"Carta de Felipe Perez al gobernador José Noriega". Putumayo. 04/11/1816. AHLPE. LEA-11-323.

"Carta de Juan de Naves a Manoel Fernandes Albanez". Laguna. 20/10/1817. AHLPE. LEA-11-317.

Archivo General de Indias (AGI)

"Carta de Juan José Villalengua a José Galvez". Quito. 18/12/1784. AGI. Quito, 242, n.º 131.

"Carta de Francisco Requena a José de Galvez". Ega. 01/02/1786. AGI. Santa Fe, 663B.

"Carta de Francisco Requena a José de Galvez". Ega. 20/06/1783. AGI. Santa Fe, 663B.

"Carta de Francisco Requena a Don Antonio Valdez". Ega. 18/08/1789. AGI. Santa Fe, 663B.

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) – Projeto Resgate

"Ofício do encarregado das demarcações do Rio Negro e Capitão-General, João Pereira Caldas, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro". Vila de Barcelos. 26/09/1783. AHU. Rio Negro, Cx. 6, D. 291.

"Ofício do Governador do Rio Negro, Coronel Manuel da Gama Lobo d'Almada, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro". Fortaleza da Barra do Rio Negro. 22/07/1791. AHU. Rio Negro, Cx. 16, D. 608.

"Ofício do governador das armas da Província do Pará, José Maria de Moura, para o secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Cândido José Xavier". Belém. 21/06/1822. AHU. Pará, Cx. 154, D. 11850.

Arquivo Público do Estado do Pará (APEP)

"Escritura de Sociedade Mercantil". Livro de Notas do Tabelião Perdigão (LNTP), n.º 1152, d. 143 (1820-1821).

"Escritura de Sociedade Mercantil". LNTP. Rolo 1816. 23/06/1821.

"Ofício de Henrique João Wilckens a Manoel da Gama Lobo d'Almada". Ega. 8/08/1791. APEP. Códice 482, documento 16.

FUENTES PRIMARIAS PUBLICADAS

Ferreira, Alexandre Rodrigues. *Viagem Filosófica pelas Capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá*. Río de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

Maw, Henry Lister. *Narrativa da passagem do Pacífico ao Atlantico através dos Andes nas províncias do norte do Peru e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará.* Manaus: Associação Comercial do Amazonas, 1989.

Poeppig, Eduard. *Viaje al Perú y al Río Amazonas, 1827-1832*. Iquitos: CETA, 2003.

Spix, Johann Baptist von y Carl Friedrich von Martius. *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*. Volumen 3. Belo Horizonte y São Paulo: Itatiaia / EDUSP, 1981.

FUENTES SECUNDARIAS

Alexandre, Valentim. "A carta régia de 1808 e os tratados de 1810". En *A Abertura dos Portos,* editado por Luís Valente de Oliveira y Rubens Ricúpero, 100-121. São Paulo: SENAC, 2007.

Barclay, Frederica. "La masonería amazónica: una entrada a las estrategias y vínculos transfronterizos en la era gomera". En *Limites Fluentes: Fronteiras e Identidades na América Latina (Séculos XVIII-XXI)*, editado por Adilson J. I. Brito, Carlo Romani y Carlos Augusto Bastos. Curitiba: CRV, 2013, 227-245.

Bastos, Carlos Augusto de Castro. "No Limiar dos Impérios: projetos, circulações e experiências na fronteira entre a Capitania do Rio Negro e a Província de Maynas (c.1780-c.1820)". Tesis de doctorado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. 2013.

_____. "A demarcação de limites sob o espectro da guerra: a Província de Maynas e a Capitania do Rio Negro no final do século XVIII". *Trashumante: Revista Americana de Historia Social* 1, n.º 3 (2014): 29-48.

Cavalcante, Paulo. *Negócios de Trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Hucitec / Fapesp, 2006.

Coelho, Mauro Cezar. "Do Sertão para o Mar: Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia – o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)". Tesis de doctorado. Universidade de São Paulo. 2005.

Domingues, Ângela. "Rio Negro, Capitania de São José do". En *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*, editado por Maria Beatriz Nizza da Silva, 718-722. Lisboa / São Paulo: Verbo, 1994.

_____. *Quando os Índios eram Vassalos: Colonização e Relações de Poder no Norte do Brasil na Segunda Metade do Século XVIII.* Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

Dos Santos, Corcino Medeiros. "A Amazônia nas relações hispano-portuguesas: o secretíssimo plano de comércio do Marquês de Pombal". En *Três Ensaios de História Colonial*, 85-143. Brasilia: Conselho Editorial do Senado Federal, 2007.

Espinoza, Waldemar. *Amazonía del Perú: historia de la gobernación y comandancia general de Maynas (hoy regiones de Loreto, San Martín, Ucayali y provincia de Condorcanqui). Del siglo XV a la primera mitad del siglo XIX*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2007.

García Jordán, Pilar. *Cruz y arado. Fusiles y discursos*. Lima: IEP / IFEA, 2001.

Gil, Tiago. *Infiéis Transgressores: Elites e Contrabandistas nas Fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810).* Río de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

Gómez González, Juan Sebastián. "La Frontera Selvática: Historia de Maynas, siglo XVIII". Tesis de doctorado. Universidad Nacional Autónoma de México. 2013.

Granero, Fernando Santos y Frederica Barclay. *La Frontera Domesticada: Historia económica y social de Loreto, 1850-2000*. Lima: PUCP, 2002.

Herrera, Jenaro. *El proceso de la independencia en Maynas, 1820-1824*. Iquitos: Impr. y Libr. H. Reátegui, 1917.

Lopes, Siméia de Nazaré. "As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c.1790-c.1830)". Tesis de doctorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2013.

_____. "O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855". Tesis de maestria. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade Federal do Pará (UFPA). 2002.

_____. "Sociedades mercantis e as políticas de articulação comercial entre Pará e Mato Grosso (1790-1820)". *Revista Dia-Logos*, n.º 05, (2011): 173-185.

Lucena Giraldo, Manuel. "La delimitación hispano-portuguesa y la frontera regional quiteña, 1777-1804". *Procesos*: *revista ecuatoriana de historia*, n.º 4 (1993): 32-33.

_____. "Le réformisme de frontière", *HSAL* 1, n.º 7 (1998): 209-220.

Marks, Patricia H. *Deconstructing Legitimacy. Viceroys, Merchants, and the Military in Late Colonial Peru*. Pensilvania: The Pennsylvania State University Press, 2007.

Martin Rubio, María del Carmen. *Historia de Maynas. Un paraíso perdido en el Amazonas.* Madrid: Atlas, 1991.

Monteiro, Nuno. "As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a dom Rodrigo de Sousa Coutinho". En *O Brasil Colonial (1720-1821).* Volumen 3, editado por João Fragoso y Maria de Fátima Gouvêa, 111-156. Río de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

Paquette, Gabriel B. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire, 1759-1808.* Londres: Palgrave Macmillan, 2008.

Porras P., María Elena. *Gobernación y obispado de Mainas, siglos XVII y XVIII.* Quito, Abya-Yala, 1987.

Reyes Flores, Alejandro. *Hacendados y comerciantes: Piura, Chachapoyas, Moyobamba, Lamas, Maynas (1770-1820)*. Lima: Juan Brito, 1999.

Roller, Heather Flynn. "Colonial Collecting Expeditions and the Pursuit of Opportunities in the Amazonian Sertão, c.1750-1800". *The Americas* 66, n.º 4 (2010): 435-467.

Torres de Souza, Simei Maria. "Onde os Impérios se Encontram: Demarcando fronteiras coloniais nos confins da América (1777-1791)". Tesis de doctorado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. 2011.

Villalobos R., Sergio. *El comercio y la crisis colonial*. Santiago: Universitaria, 1990.

Weber, David J. *Bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la Ilustración.* Barcelona: Crítica, 2007.