

HISTORIA DEL PENSAMIENTO ECONÓMICO

TESTIMONIOS, PROYECTOS Y POLÉMICAS

COORDINADORA
MARÍA DEL PILAR MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO

María del Pilar Martínez López-Cano • Iván Escamilla González
Iván Valdez Bubnov • Matilde Souto Mantecón
Clara Elena Suárez Argüello • Carmen Yuste
Guadalupe Pinzón Ríos • Johanna von Grafenstein
Ernest Sánchez Santiró • Carlos Marichal
José Enrique Covarrubias • Leonor Ludlow
Francisco Javier Cervantes Bello



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DR. JOSÉ MARÍA LUIS MORA
MÉXICO 2009

Catalogación en la fuente Dirección General de Bibliotecas, UNAM

HC133

H5645 Historia del pensamiento económico : testimonios, proyectos y polémicas / coordinadora, María del Pilar Martínez López-Cano. – México : UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas ; Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009
322 p. – (Serie Historia General ; 24)

ISBN 978-607-02-0851-5

1. Economía – Historia – México. I. Martínez López-Cano, María del Pilar, ed. II. Ser.

Primera edición: 2009

DR © 2009. Universidad Nacional Autónoma de México
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510 México, D. F.
+52 (55) 5622-7518
www.historicas.unam.mx

DR © 2009. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora
Plaza Valentín Gómez Farías 12
San Juan Mixcoac, 03730 México, D. F.
www.mora.edu.mx

ISBN 978-607-02-0851-5

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales.

Impreso y hecho en México

APERTURA COMERCIAL ENTRE LOS PUERTOS PERUANOS
Y SAN BLAS. LA PROPUESTA DEL VISITADOR ANTONIO
DE ARECHE EN EL PENSAMIENTO ECONÓMICO ESPAÑOL
(1779-1789)

GUADALUPE PINZÓN RÍOS
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad Nacional Autónoma de México

Las navegaciones realizadas entre Perú y Nueva España a través del Pacífico jugaron un papel relevante en el desarrollo económico de esos virreinos ya que a partir de ellas dichos territorios obtuvieron beneficios económicos que les proporcionaron cierta autonomía con respecto a su metrópoli. Esto se debía a que la lejanía de esas costas hacía difícil que las autoridades españolas vigilaran y controlaran estrechamente las transacciones realizadas en ellas. Sin embargo, debido a la importancia que cobró el tráfico comercial en dicho océano, en detrimento del que se realizaba con España, las autoridades reales paulatinamente establecieron limitaciones a los contactos intervirreinales a través de una serie de ordenanzas, las cuales para el siglo XVII los prohibieron en su totalidad; a pesar de lo anterior, las navegaciones realizadas entre los puertos coloniales continuaron practicándose, ya fuera de forma lícita o no.¹

Durante el siglo XVIII los conflictos en los que España se vio enfrascada, así como la creciente presión extranjera en los litorales americanos de cara al Mar del Sur, llevaron a que la Corona modificara las reglamentaciones que regulaban el tráfico en esas costas. La política asumida por las autoridades peninsulares fue contraria a la que se había seguido con anterioridad, pues para esta centuria se buscó acrecentar las navegaciones hispánicas en el Pacífico y ponerlas bajo la vigilancia de la Corona a fin de evitar la fuga de metales que era común en ese océano. En este sentido, algunos funcionarios coloniales hicieron sugerencias al

¹ Eduar lo Arcila, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1950, p. 251-254.

respecto. Éste fue el caso del visitador de Perú, Antonio de Areche, quien en 1779 lanzó la propuesta de abrir una ruta comercial entre los puertos peruanos y el de San Blas (en Nueva España) con la finalidad de acrecentar los contactos náuticos entre virreinos, elevar los ingresos del erario a partir del tráfico mercantil y proteger los litorales del Pacífico americano, tanto del contrabando como de la presencia de enemigos.

Es necesario conocer y analizar la propuesta de Areche ya que ésta se inserta en las ideas mercantilistas del siglo XVIII en donde la apertura de puertos peninsulares y americanos, así como las regulaciones para realizar actividades comerciales en ellos, fueron los principales temas de discusión de pensadores y funcionarios hispánicos.² Las ideas del visitador también respondían a situaciones concretas que se vivían en las costas coloniales de cara al Mar del Sur, en las que las autoridades metropolitanas intentaron retomar el control de las prácticas comerciales del Pacífico así como implementar políticas defensivas en esos litorales. Consecuencia de lo anterior fue la reapertura comercial entre Perú y Nueva España (1774) y la creación de nuevos establecimientos portuarios, como fue el caso de San Blas (1768).

Si bien el escrito de Antonio de Areche no es propiamente un texto económico debido a que se trata de una misiva dirigida al ministro José de Gálvez, al menos sí se inserta en el pensamiento económico de la época y forma parte del "proyectismo" que proliferó durante la segunda parte del siglo XVIII en el que funcionarios o pensadores lanzaron propuestas para acrecentar la productividad de los territorios coloniales así como el control que la metrópoli tenía sobre ellos.³ Las sugerencias que hizo el visitador eran más prácticas que teóricas y se basaban en un conocimiento de la realidad colonial. Lo anterior se debía a que Areche, al ocupar puestos burocráticos tanto en Nueva España como en Perú, llegó a conocer el funcionamiento de esos reinos así como las prácticas

² Para conocer algunas discusiones en torno al comercio colonial durante el siglo XVIII puede verse el estudio introductorio que Juan Pimentel hace en Dolores Higuera (coordinadora general), *La expedición Malaspina 1789-1794 (tomo VII). Descripciones y reflexiones políticas*, Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwerg Editores, [1984], p. 12.

³ Carmen Yuste ejemplifica cómo algunos textos, hechos por funcionarios o pensadores españoles, aunque no eran de carácter estrictamente económico de todas formas sirven como hilo conductor para conocer las discusiones económicas de su momento. Véase "La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de fray Íñigo Abbad y Lasierra", en María del Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Mora, 2007, p. 131-168.

comerciales realizadas entre ellos.⁴ Además, seguramente durante su estancia en los territorios coloniales este funcionario llegó a vincularse con los grandes comerciantes de los virreinos, por lo que es probable que éstos le expusieran los beneficios que los territorios americanos obtendrían si se activaban los vínculos náuticos entre ellos; es posible que esas ideas también fueran contempladas en el momento en que Areche hizo su escrito.

Por lo anterior, el objetivo de este trabajo es analizar la propuesta lanzada por el visitador de Perú ya que esto permitirá conocer las condiciones en las que se encontraban los contactos marítimos entre los virreinos americanos, las transacciones comerciales practicadas a lo largo del Mar del Sur y las ideas económicas que tenían algunos funcionarios españoles sobre ese tema durante la segunda mitad del siglo XVIII. Esto en gran medida es posible porque la propuesta de este personaje despertó una serie de discusiones que reflejaron la necesidad de acrecentar el comercio realizado entre los virreinos americanos a través del Pacífico.

Para comprender la importancia del escrito de Antonio de Areche será necesario conocer la trayectoria de este funcionario, las características con las que contaba el comercio realizado entre virreinos, la propuesta lanzada por el visitador y las discusiones que surgieron en torno a ella.

De fiscal de la Sala del Crimen de México a visitador de Perú

Antonio de Areche llegó a Nueva España en 1765 con el nombramiento de oidor de la Audiencia de Manila. Sus órdenes eran permanecer en dicho virreinato hasta que se le autorizara trasladarse a Filipinas. No llegó a realizar ese viaje ya que para 1766 el virrey, marqués de Croix, lo nombró fiscal del Crimen de la Audiencia de México. Su designación se debió a los desórdenes y retrasos que había en los procesos llevados en esa institución. El nombramiento se hizo en contra de los deseos de los mismos funcionarios de la Audiencia, quienes remitieron constantes

⁴ Miguel Luque Talaván explica la importancia de los textos económicos hechos por funcionarios españoles en territorios coloniales ya que responden a las problemáticas de éstos. Véase "Descubriendo las luces de un rico diamante: el progreso de las Filipinas en el pensamiento económico del siglo ilustrado" en Martínez y Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico...*, p. 193-194.

quejas al monarca en torno a esa decisión.⁵ Pese a ellas, Areche conservó su puesto y en él trabajó ardua y eficientemente; por ello, en 1768, también fue nombrado fiscal de lo civil. Por su buen desempeño, el virrey pidió que este funcionario ya no partiera a Manila, solicitud que incluso fue secundada por los miembros de la Audiencia y posteriormente aprobada por el rey.⁶

Durante su estancia en México, Areche participó en importantes asuntos relacionados con mineros, administradores de tabacos, constructores del desagüe de Huehuetoca y, en especial, en aspectos relacionados con la reapertura comercial entre Perú y Nueva España, la creación del departamento marítimo de San Blas y las expediciones realizadas hacia el noroeste americano.⁷ Es decir que se vinculó estrechamente con el funcionamiento del virreinato y, en gran medida, con los asuntos relacionados con el litoral del Pacífico.

En Nueva España Areche conoció a José de Gálvez y fue su colaborador en la visita que hizo a los tribunales de Justicia de este virreinato; ese vínculo posteriormente influyó en su nombramiento como visitador de Perú en 1776.⁸ Su designación fue bien vista por las autoridades novohispanas ya que lo consideraban un hombre íntegro y trabajador que podría realizar sus funciones de la mejor manera. Incluso el virrey Bucareli llegó a referirse a él de la siguiente forma: "Es sujeto a quien estimo mucho y que sabrá hacer el servicio del Rey y remediar lo que necesite, sin perjudicar al público. A mí me hará [falta], porque me auxiliaba como fiscal y esto de mudar de mano nunca me acomoda".⁹

Para cumplir con sus nuevas funciones, Areche solicitó al virrey que pidiera a Antonio de Ulloa, capitán de la flota de 1776, información sobre el virreinato de Perú ya que él estuvo en ese lugar en 1734 cuando formó parte de la expedición científica hispanofrancesa, a cargo de Charles Marie de La Condamine, destinada a verificar la figura de la tierra. Los datos que Areche recibiera sobre ese virreinato podrían

⁵ Luis Navarro García, "El virrey marqués de Croix" en José Antonio Calderón Quijano (editor y estudio preliminar), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, v. 1, Sevilla, Escuela Gráfica Salesiana, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1968, p. 250-251.

⁶ Calderón Quijano (editor y estudio preliminar), *Los virreyes...*, p. 308.

⁷ *Ibidem*, p. 569.

⁸ Vicente Palacio, *Areche y Guirior: observaciones sobre el fracaso de una visita al Perú*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1946, p. 7-8.

⁹ Tomado de Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, p. 190. "Carta de Bucareli a Ulloa", México, 4 de diciembre de 1776.

servirle de guía en su nuevo puesto.¹⁰ Ulloa accedió a la solicitud e incluso consideró que al nuevo visitador le auguraban buenos resultados ya que en aquel virreinato se encontraría con funcionarios leales a la Corona; en palabras del marino, tanto el virrey como el obispo eran afables y de las mayores recomendaciones. Para ayudar a Areche, Ulloa le envió su *Discurso y reflexiones políticas sobre el estado de la presente marina y en los reinos de Perú* [...], documento que, según Francisco de Solano, estaba impregnado de una visión pesimista y algo exagerada de la realidad peruana porque reflejaba los problemas a los que se enfrentaba el virreinato en el momento en que Ulloa pasó por ese reino; sin embargo, su texto fue muy útil al visitador al iniciar sus averiguaciones.¹¹

Areche partió de Acapulco en la nave peruana El Fénix, la cual arribó y fue bastimentada en ese puerto; el rancho del visitador corrió a cargo de la Real Hacienda y fue entregado en dinero a los oficiales de la embarcación, quienes se encargaron de comprar lo necesario para el viaje.¹²

Desde su arribo, el nuevo visitador tuvo enfrentamientos con las autoridades de Perú debido a sus intentos por limitar los poderes locales. Esto en gran medida se debió a que su misión era depurar funcionarios poco leales a la Corona; resolver problemas comerciales y económicos del virreinato; inspeccionar la administración de justicia y, principalmente, acrecentar el erario real. Los problemas con las autoridades peruanas se recrudecieron de tal forma que incluso por órdenes reales el virrey fue cesado de su puesto. Pese a la aparente solución, en realidad, el enfrentamiento entre funcionarios no satisfizo a la Corona.¹³ Además, las quejas sobre el desempeño de Areche continuaron enviándose a las autoridades reales, por lo que éstas pensaron en removerlo, algo que se hizo inaplazable cuando el visitador ordenó la dura represión al levan-

¹⁰ Solano, *Antonio de Ulloa...*, p. 203. "Carta de Bucareli a Ulloa", México, 8 de enero de 1777.

¹¹ Solano, *Antonio de Ulloa...*, p. 205-206. "Carta de Ulloa a Bucareli", Veracruz, 15 de enero de 1777. En esta misiva Solano explica que Ulloa conocía al virrey peruano porque éste había servido en la armada real.

¹² Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Filipinas*, v. 12, expediente 13, f. 111-111v. "Solicitud de barriles para aguada del navío El Fénix", Acapulco, 2 de enero de 1777. La nave pertenecía a la esposa de Ulloa, Rosa Colmenares, y era administrada por el hermano de ella; esto deja ver las importantes relaciones del capitán de la flota con las oligarquías peruanas. Lo anterior lo dice el mismo Ulloa en su misiva enviada al virrey. Tomado de Solano, *Antonio de Ulloa...*, p. 198-199, "Carta de Ulloa a Bucareli", Veracruz, 23 de diciembre de 1777.

¹³ Palacio, *Areche y Guirior...*, p. 7-10.

tamiento de Tupac Amaru; lo anterior llevó a que, en 1782, fuera destituido y posteriormente desterrado a su natal Bilbao.¹⁴

Aunque Areche no tuvo un brillante desempeño como visitador de Perú, como lo había tenido como fiscal de Nueva España, al menos durante su gestión llegó a conocer con detalle el funcionamiento de la administración peruana. Es posible que, a partir de sus experiencias en ambos virreinos, y del conocimiento de los problemas y posibilidades que ahí existían, surgiera su propuesta de abrir una nueva ruta comercial a través del Pacífico, la cual acrecentaría los ingresos del erario tanto en la metrópoli como en sus colonias americanas. Para entender la importancia de su propuesta es necesario conocer la situación en la que se encontraba el comercio practicado en el Mar del Sur y, en especial, entre los principales virreinos americanos.

Comercio entre Perú y Nueva España

Hay que recordar que las navegaciones comerciales entre esos reinos fueron prohibidas entre 1631 y 1640 debido a que las autoridades metropolitanas consideraron que dicha relación afectaba la venta de productos manufacturados en la península y porque la plata americana se dirigía a las islas del Poniente, en lugar de hacerlo a España.¹⁵ La prohibición fue un duro golpe a las actividades comerciales de los virreinos debido a que frenó las transacciones marítimas realizadas en ellos y, por lo tanto, las ganancias que obtenían los grandes comerciantes coloniales; por eso fueron los miembros de los consulados novohispano y peruano quienes constantemente solicitaron al monarca licencia para restablecer dicho comercio, aunque no lo lograron.¹⁶

¹⁴ Solano, *Antonio de Ulloa*..., p. 198; Palacio, *Areche y Guirior*..., p. 54-55.

¹⁵ Ostwal Sales explica cómo, en 1631, se dio la primera prohibición de comerciar entre Perú y Nueva España, la cual fue reiterada tres años después; esta discusión finalizó cuando el visitador Pedro de Quiroga mostró los desórdenes comerciales existentes en Acapulco, los cuales llevaron a cerrar la ruta comercial entre virreinos. Véase "Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco, 1635-1640", en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, p. 136. Al respecto también pueden verse John Lynch, *El siglo XVIII*, traducción de Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 14-15; Jonathan Israel, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670*, traducción de Roberto Gómez Ciriza, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 106-107.

¹⁶ Por ejemplo, en octubre de 1635 el Ayuntamiento de México presentó ante el marqués de Cadereyta el miserable estado en el que se hallaba ese comercio debido a la prohibición

La resolución no significó que el vínculo entre reinos finalizara. Por un lado, embarcaciones oficiales viajaban entre virreinos con correspondencia o azogue de Huancavelica; por el otro, las navegaciones ilícitas cobraron importancia en el tráfico intercolonial. El contrabando fue la norma y no la excepción. Sedas chinas, plata, vinos y aceites peruanos, cacao guayaquileño, ropas y colorantes novohispanos, iban y venían por el Pacífico sin pagar impuestos ni ser controlados por regulación alguna.¹⁷

El comercio ilegal generalmente era practicado por naves peruanas, las cuales llegaban a las costas novohispanas con el pretexto de haberse desviado a causa de cuestiones climáticas o ante la presencia de embarcaciones enemigas. Con frecuencia la carga de esas embarcaciones era de azogue o cacao, productos de gran demanda en Nueva España.¹⁸ Por su parte, los novohispanos constantemente eran amenazados con severos castigos si compraban géneros peruanos. Pese a lo anterior, las prohibiciones y quejas permanentes sobre el comercio ilegal muestran que éste se practicaba frecuentemente.¹⁹

real. Era necesario que el comercio aumentara, por lo que se sugería restablecer el tráfico intervirreinal; la solicitud fue denegada. Véase Manuel Alvarado, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. 1635-1643*, México, El Colegio de México, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras, 1983, p. 181-182. Por su parte, Eduardo Arcila explica que hubo comerciantes y funcionarios coloniales que constantemente enviaron misivas al monarca español en donde explicaban los beneficios que traería a los virreinos el abrir el contacto marítimo entre ellos a través del Mar del Sur. Al respecto puede verse Arcila, *Comercio entre Venezuela*..., p. 264-266.

¹⁷ Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 180-181; Arcila, *Comercio entre Venezuela*..., p. 261-264.

¹⁸ Ruggiero Romano, *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Fideicomiso Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 48; Carmen Yuste en la presentación que hace a *Comercio marítimo*..., p. 10-11. Respecto al cacao, Margarita Suárez explica que la gran demanda mexicana estimuló la importación de ese producto desde Guatemala. Pronto Guayaquil comenzó a producir mucho más cacao de mejor calidad y menor precio, lo que afectó al mercado centroamericano, por lo que fue prohibido su envío a Nueva España, pero se permitió que se remitiera a través de Panamá a Europa y el Caribe. Sin embargo, la prohibición no finalizó con los envíos ya que los cargadores limeños los encubrían con el comercio que hacían con Guatemala y Panamá. Véase Margarita Suárez, *Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el Estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo de Cultura Económica/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001, p. 241. A respecto, también puede verse Arcila, *Comercio entre Venezuela*..., p. 255-258.

¹⁹ Por ejemplo en 1706 el rey ordenó al provisor general de la armada del Mar del Sur y presidio de El Callao que evitara ese comercio ya que continuamente llegaban noticias sobre la inobservancia de las leyes que prohibían el tráfico entre virreinos; por ello debían publicarse bandos donde se avisara que ese comercio sería severamente castigado. Véase Archivo General de Indias, *Quito*, 168, f. 22-27. "Propuestas para comerciar cacao de Guayaquil", 9 de febrero de 1706.

Por otro lado, las embarcaciones guatemaltecas y novohispanas transitaban de manera regular entre sus respectivos puertos. Las primeras llegaban a Acapulco con correspondencia oficial; ahí, ilegalmente, adquirirían géneros filipinos que posteriormente reexportaban a Perú.²⁰ Las segundas iban a Realejo y Sonsonate con la excusa de comprar brea y alquitrán, pero muchas veces llevaban géneros ilegales.²¹

Además del contrabando realizado entre virreinos, desde fines del siglo XVII la presencia de embarcaciones extranjeras en las costas del Pacífico se acrecentó. Varios mercaderes de Saint Maló comenzaron a llevar mercancías a Perú por el sur del continente, las cuales en ocasiones eran reexportadas a Nueva España. Entre 1695 y 1726 navegaron a aquel virreinato 148 barcos franceses que abastecieron directamente a los comerciantes de El Callao, legal e ilegalmente. Para combatir ese tráfico las autoridades hispánicas planearon fortalecer el sistema de flotas con la finalidad de mantener bien abastecidas las colonias americanas y así frenar la intrusión francesa; sin embargo, ese plan no se llevó a cabo y por lo tanto no se generaron los cambios esperados.²²

Por su parte los ingleses, a partir de la Paz de Utrecht, legalizaron su presencia y su comercio en las costas americanas gracias al Asiento de Negros y al Navío de Permiso, con lo cual legal e ilegalmente inundaron de mercancías a los virreinos americanos. Dichas licencias llegaron a su fin hacia 1738, lo que dio paso a una serie de guerras entre España e Inglaterra, mismas que implicaron inseguridad para los barcos españoles tanto en el Mar del Norte como en el del Sur, acarrió pérdida de galeones en el Pacífico, evidenció lo poco protegidos que estaban esos litorales (como lo dejó ver el viaje de George Anson en 1742), llevó a la toma de La Habana y Manila en 1762 y a la suspensión temporal de las flotas a Nueva España en favor de los navíos de permiso (1740 a 1756).²³ Las presiones enemigas obligaron a que el Pacífico fuera incluido en la geoestrategia de la Corona, la cual implicaba reco-

²⁰ Gustavo Palma, "El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial", en Yuste (coord.), *Comercio marítimo...*, p. 51.

²¹ Israel, *Razas...*, p. 39; John Lynch, *España bajo los Austrias 1516-1700*, traducción de Josep María Bernadas, Barcelona, Península, 1989, p. 326-327.

²² Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, p. 229-231; Suárez, *Desafíos trasatlánticos...*, p. 385.

²³ Yuste (coord.), "Presentación...", en *Comercio marítimo...*, p. 11-12; María Nérida García, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, prólogo de Agustín Rimerá Ravina, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, p. 34.

nocer esas costas, cartografiarlas, ocuparlas y acrecentar los contactos marítimos. Para lograr esto último era necesario otorgar ciertos beneficios económicos, como licencias para comerciar o exención de reales derechos, a quienes se aventuraran a navegar entre Perú y Nueva España. Con lo anterior se pretendía acrecentar el número de embarcaciones hispánicas en los litorales americanos en aras de protegerlos; así, los enemigos de España verían frenadas sus transacciones comerciales y se impediría que llegaran a tomar algún territorio.²⁴

Por otro lado, como el tráfico que se realizaba entre los virreinos americanos a través del Pacífico estaba fuera del control de la metrópoli era necesario regularlo y someterlo a partir del envío de funcionarios peninsulares que lo coordinaran y vigilaran. Todas estas transformaciones tuvieron que acelerarse debido a la creciente presencia de embarcaciones extranjeras en ese océano y a su injerencia en el comercio colonial. Los miembros del Consulado de México estaban muy interesados en restablecer relaciones comerciales entre Perú y Nueva España; sin embargo, deseaban que ese tráfico se realizara únicamente a través de Acapulco. En 1765 explicaron los beneficios que significaría reabrir ese comercio así como lo poco conveniente que sería permitir fletamentos marítimos desde este puerto hacia establecimientos ubicados en Sonora y Sinaloa. Plantearon que esto se debía a lo difícil que era resguardar esas costas, las cuales eran abiertas, poco vigiladas y por lo tanto presas fáciles de enemigos, quienes sacarían la plata de las zonas mineras sin restricción alguna. Además, la compra de productos extranjeros se convertiría en un problema regular ya que sería más económico adquirirlos a los contrabandistas en lugar de hacerlo a los arrieros que los llevaban por tierra desde Veracruz o Acapulco.²⁵ Por supuesto, las observaciones de los comerciantes mexicanos dejan ver su deseo de monopolizar el tráfico que se realizara con Perú y así dejar fuera de él a sus competidores de Nueva Galicia, reino que acrecentaba sus faenas portuarias a través de establecimientos como Matanchel.²⁶

²⁴ Salvador Bernabéu, "El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas", en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 23.

²⁵ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, volumen 442, expediente 20, "Informe sobre lo poco conveniente que sería abrir el comercio marítimo en el Mar del Sur", México, 21 de mayo de 1765.

²⁶ Es importante mencionar que este puerto comenzó a cobrar importancia desde el siglo XVII ya que a través de él se hacían navegaciones perleras y se mantenía contacto con Sonora y Sinaloa. Posteriormente, durante el siglo XVIII, su papel de enlace con los territorios nor-

La apertura comercial entre virreinos no era una medida nueva, sino que se implementaba desde hacía tiempo en las costas del Atlántico y respondía a las políticas económicas del momento. La necesidad de modificar el tráfico que España mantenía con sus colonias llevó a que surgieran diversas propuestas al respecto.²⁷ Una de ellas fue la del libre comercio, a través del cual se buscaba reestructurar el tráfico colonial y lograr con ello que las mercaderías españolas sustituyeran a las reexportaciones europeas.²⁸ Su objetivo general consistía en fomentar, dentro de un marco proteccionista, el espíritu de la libertad comercial, y crear nuevas oportunidades para el crecimiento económico en el mundo hispánico.²⁹ Lo anterior se evidenció con la paulatina apertura de varios puertos coloniales: 1765, Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita; 1768, la Luisiana; 1770, Yucatán y Campeche; en 1774 se permitió el tráfico entre Nueva España, Nueva Granada y Perú; en 1776, Río de la Hacha y Santa Marta; en 1778 se amplió al conjunto de las tierras americanas excepto Venezuela y Nueva España; en 1782 se liberalizó el comercio de trigos y harinas; en 1785 se creó la Compañía de Filipinas; en 1789, Nueva España y Caracas.³⁰ Posteriormente, la supresión de las flotas y la autorización de comerciar que se dio a otros puertos ayudaron a reestructurar el tráfico marítimo novohispano.³¹

teños se acrecentó y fue reconocido por las autoridades virreinales al nombrarlo único puerto con el que las misiones jesuitas de la California se mantendrían comunicadas con el centro del virreinato. Al respecto pueden verse Michael Mathes, "Martanchel-Puerto de Xalisco-Martanchel-Matanchén: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767", en J. M. Muriá (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del Norte de América*, Zapopan, El Colegio de México, 1993, p. 39-41; Pedro Luna, "Chacala y Matanchén. Dos puertos en el avance hispano hacia las Californias", en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994, p. 81-82.

²⁷ Manuel Lucena y Juan Pimentel explican que el proteccionismo de Jerónimo de Uz-táriz, la liberalización del tráfico de José Campillo y la eliminación del contrabando de Bernardo de Ulloa muestran que uno de los principales puntos de discusión de pensadores y estadistas de la metrópoli era el comercio. Véase Manuel Lucena y Juan Pimentel, *Los Axiomas políticos sobre la América de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Sociedad Quinto Centenario, Ediciones Doce Calles, Theatrum Naturae: Colección de Historia Natural, Serie: El naturalista y su época, 1991, p. 86-89.

²⁸ Antonio García-Baquero, "Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la metrópoli", en Yuste (coord.), *Comercio marítimo...*, p. 193; Lynch, *El siglo...*, p. 319.

²⁹ John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 172; Yuste, "Presentación...", en *Comercio marítimo...*, p. 11.

³⁰ Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 232; Lucena y Pimentel, *Los Axiomas políticos sobre la América de Alejandro...*, p. 93; Guillermo Tardif, *Historia general del comercio exterior mexicano, 1503-1847*, v. 1, México, Gráfica Panamericana, 1968, p. 105.

³¹ Yuste, "Presentación...", en *Comercio marítimo...*, p. 11.

Respecto al Mar del Sur, la apertura comercial entre Perú y Nueva España fue retomada en las discusiones de las autoridades peninsulares ya que, como ya se mencionó, su importancia no únicamente conllevaba fines económicos, sino también defensivos. Luego de la toma de Manila, en 1762, se pensó que acrecentar el tráfico en el Pacífico significaría mayor número de bajeles hispánicos, los cuales protegerían mejor las costas coloniales. Por lo anterior, en 1765 el Consejo de Indias analizó las propuestas sobre reabrir el comercio entre virreinos. Los funcionarios reales revisaron las prohibiciones establecidas con anterioridad, en las cuales se explicaba que dicho tráfico fue limitado a fin de impedir que llegaran a Perú productos chinos, lo cual no se logró. También se vio que las prohibiciones provocaban más males de los que se buscaba evitar ya que varios productos europeos llegaban a ese virreinato a través del comercio extranjero; además, como muchas de las transacciones comerciales se realizaban de forma ilícita no dejaban ganancias al erario. Por otro lado, cuando se cerró el comercio entre virreinos se dañó su tráfico interior y se provocó que éstos no se socorrieran mutuamente ni se defendieran de agresiones enemigas.

Los miembros del Consejo de Indias consideraron que si se reabría el contacto intervirreinal la Corona eliminaría muchos males existentes en los litorales americanos y además obtendría importantes beneficios: aumentaría el número de bajeles españoles en el Mar del Sur, los que embarazarían las incursiones de enemigos; se impediría que éstos logran hacerse de algún establecimiento y el trabajo realizado en los puertos permitiría formar vasallos útiles en los litorales del Pacífico.³² Dichos funcionarios explicaron que si en esos momentos se restablecía el tráfico intercolonial ya no se sufriría el comercio ilícito, se exhortaría a las personas a que se emplearan en el cultivo de las haciendas para proporcionar alimento a las naves o venderles mercancías, se daría empleo a los vasallos de las colonias, los reinos se protegerían mutuamente y el erario obtendría importantes ganancias. Ante tales perspectivas, se sugirió permitir el comercio entre virreinos.³³

Al parecer, la oposición de los comerciantes peninsulares retrasó esta medida, pues fue en 1774 cuando se restableció el comercio entre Perú y Nueva España. Esta política no consistió únicamente en permitir

³² Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN), *Códices*, legajo 760B, folios 1-8v. "Discusión en torno al comercio entre Perú y Nueva España", Consejo de Indias, 1768.

³³ *Ibidem*, f. 14-43.

los contactos marítimos, sino también en dar ciertas facilidades y beneficios a quienes se involucraran en esas navegaciones; por ello, se ordenó que en Acapulco no se cobraran alcabalas en la primera venta a los productos procedentes de Perú, tal y como se hacía con las mercaderías llevadas en el galeón de Manila.³⁴

Es probable que las políticas implementadas acrecentaran las actividades marítimas practicadas a lo largo del Mar del Sur, por lo que los establecimientos con los que se contaba y las reglamentaciones existentes en ellos dejaron de ser suficientes para la cantidad de faenas a realizar. Paulatinamente surgieron propuestas sobre distintas formas de lograr que se multiplicaran los contactos náuticos en Perú y Nueva España. Una de ellas fue lanzada por el propio virrey novohispano, Antonio María de Bucareli, quien explicó al ministro Julián de Arriaga lo provechoso que sería que los géneros chinos se introdujeran por mar desde Acapulco a todas las costas del virreinato, ya que esto ahorraría costos en los fletes, y las provincias coloniales de cara al Mar del Sur estarían bien abastecidas de esas mercaderías.³⁵ Otra propuesta similar la hizo el capitán de flota Antonio de Ulloa, quien también explicó lo conveniente que sería fomentar las navegaciones hispánicas a lo largo de las costas del Pacífico: "Mi opinión está a favor de que este Mar del Sur sea frecuentado por nuestros buques nacionales sin distinción de europeos y americanos, y que se facilite cuando se pueda la navegación del Cabo de Hornos hasta tentar y hacer uso continuo de los pasos de ambos estrechos de Magallanes y Maire".³⁶

Podría decirse que fueron varias las razones por las que se reabrió el comercio entre Perú y Nueva España, entre las que destacaron evitar los contrabandos, defender los litorales, fomentar las navegaciones, controlar las transacciones transpacíficas y acrecentar las ganancias del erario. Sin embargo, las restricciones a dicho tráfico no se eliminaron del todo, sino que cambiaron paulatinamente de acuerdo con las necesidades

³⁴ AGN, *Alcabalas*, volumen 400, expediente 1, f. 132, "Instrucciones y bandos publicados sobre el cobro de alcabalas en Acapulco", abril de 1779.

³⁵ Esta propuesta se hizo a partir de que el comisario de San Blas, Francisco Trillo, autorizó al navío Santa Getrudis, el cual iría a Acapulco a recoger cañones para las naves que se construían en San Blas, a llevar cuatro mil pesos para comprar géneros filipinos que posteriormente podrían venderse en las costas neogallegas; por haber otorgado dicha licencia, el comisario Trillo recibió una llamada de atención por parte del virrey, quien tuvo que recordarle que San Blas no tenía licencia para realizar transacciones comerciales. Esto puede verse en Real Academia de la Historia, Colección Bucareli, volumen 9/4313, carta 413, f. 203v-204v, "Propuesta para abrir el comercio en las costas del Mar del Sur", México, 26 de mayo de 1772.

³⁶ Tomado de Palacio, *Areche y Guirior...*, p. 79.

y realidades de los virreinos y de la metrópoli. Si bien en un principio Acapulco fue el único puerto con licencia para realizar comercio de altura, su ineficiencia para organizar más contactos marítimos con otros territorios y su carencia de embarcaciones llevaron a que posteriormente San Blas también fuera abierto con el mismo fin.³⁷ Pero para que esto sucediera, las observaciones hechas por funcionarios reales influyeron; ejemplo de ello fue la propuesta de Antonio de Areche.

La propuesta de Antonio de Areche

Como funcionario de la Corona interesado en acrecentar los ingresos del erario, Areche conocía la importancia económica del comercio realizado por el Mar del Sur. Durante su estancia en Nueva España, como ya se mencionó, le tocó ver los cambios náuticos, comerciales, exploratorios y defensivos que se realizaron en el litoral del Pacífico; algunos de ellos fueron la reconstrucción del castillo de Acapulco, la reapertura comercial con Perú, la creación del departamento marítimo de San Blas y las exploraciones realizadas hacia el noroeste americano. La proyección que se daba hacia dicho océano, aunada a las actividades comerciales practicadas con el virreinato peruano, posiblemente llevaron al visitador a presentar una propuesta que complementara y ampliara las rutas establecidas entre los territorios americanos, lo cual respondía a las necesidades y desarrollo de éstos; además, las ideas de Areche ofrecían grandes posibilidades de acrecentar las actividades comerciales de los virreinos, lo cual generaría importantes ingresos al erario que beneficiarían tanto a la metrópoli como a las colonias.

El 8 de mayo de 1779 Antonio de Areche envió una misiva al ministro de Indias, José de Gálvez, en la que sugería que se permitiera el comercio directo entre puertos peruanos y el de San Blas. Retomaba la idea del "Reglamento de Comercio Libre, expedido el 17 de enero de 1774 para los reinos de Nueva España, Perú, Nuevo Reino de Granada y Guatemala".³⁸ El visitador sugería que las mercaderías peruanas fueran enviadas al puerto de San Blas de forma directa para que de ahí se remitieran a las provincias de Sinaloa, Sonora y Californias en las

³⁷ Inés Herrera en la "Introducción" que hace a la obra de Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos...*, p. 11-12.

³⁸ AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 532-A, f. 1, "Propuesta del visitador Areche de activar comercio entre Perú y San Blas", Lima, 8 de mayo de 1779.

embarcaciones que regularmente iban a ellas a llevar bastimentos. Dicho tráfico no afectaría los frutos europeos que entraban por Veracruz ya que en aquellas regiones éstos ni siquiera se distribuían debido a los altos costos que alcanzaban luego de cubrirse sus fletes terrestres.

Areche explicó que de aceptarse su propuesta se generarían importantes ventajas para ambos virreinos por muchas razones. En primer lugar, el envío de mercaderías al noroeste americano facilitaría el abastecimiento de aquellos territorios. El visitador explicó al ministro de Indias (quien conocía la naturaleza del problema por haber estado en esa zona) cuán difícil era llegar a aquellas provincias y abastecerlas de vinos, aceites y aguardientes,³⁹ los cuales generalmente eran llevados desde las costas atlánticas a lomo de mula; esto subía considerablemente sus precios. En cambio, si esas mercancías eran llevadas desde Perú por vía marítima sus costos se reducirían y las provincias norteñas estarían en mejores condiciones de adquirirlas.⁴⁰ En segundo lugar, la ruta propuesta acrecentaría el tráfico comercial por el Pacífico, lo cual implicaría mayores ganancias para el erario. Para realizar los cobros pertinentes, no sería necesario implementar demasiadas transformaciones en San Blas pues, según Areche, bastaba con poner en ese puerto una oficina de Real Hacienda que llevara las cuentas del comercio del lugar; esto no sería tarea difícil, tal y como se vio con la fundación de San Blas como Departamento de Marina a partir del envío de los oficiales pertinentes.⁴¹

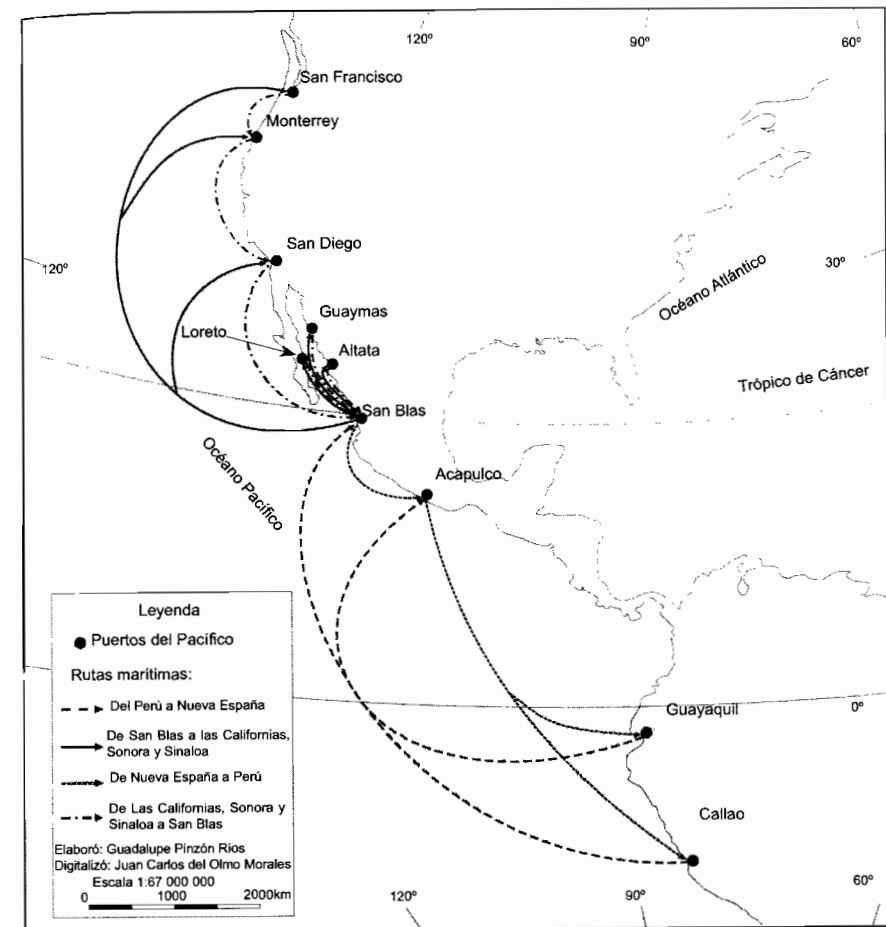
Según el visitador, su propuesta complementaba la reapertura comercial, concedida en 1774, e incluso la mejoraba. Esto se debía a que se había autorizado embarcar a Acapulco los efectos que posteriormente se remitirían por mar a Sonora, Sinaloa y las Californias; en dicho puerto las cargas serían reacomodadas en naves novohispanas que contarán con licencia para ir al noroeste o bien serían transportadas a través de caminos tierra adentro. Pero este plan no se había cumplido del todo pues era inviable por muchas razones.⁴²

³⁹ Eduardo Arcila explica que cuando se reabrió el comercio entre virreinos en 1774 se prohibió que de Perú se llevaran a Nueva España vinos, aguardiente, vinagre, aceite de olivas, aceitunas, pasas y almendras. Sin embargo, la misiva de Areche especificaba que se realizara ese comercio, lo que hace suponer que las remesas se hacían y por lo tanto había que sacar provecho de ello, permitir su comercio y cobrar alcabalas por él. Véase Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, v. 1, México, SepSetentas, 1974, p. 132-133.

⁴⁰ AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 532-A, f. 1, "Propuesta del visitador...", f. 1v.

⁴¹ *Ibidem*, f. 2.

⁴² *Ibidem*, f. 2-2v.



Rutas de navegación propuestas por Areche (1779)

Sobre este asunto, cabe aclarar que en Acapulco no se contaba con naves que viajaran a otras costas novohispanas. En esos litorales había pocas embarcaciones particulares y éstas, generalmente, eran pequeñas y se dedicaban a actividades pesqueras o a la búsqueda de placeres de perlas, por lo que no eran aptas para llevar gran cantidad de mercaderías. En el caso de naves oficiales, la mayoría de ellas se encontraba en el puerto de San Blas y debía ser usada en el envío de bastimentos a las provincias del noroeste o para realizar viajes de exploración

y reconocimiento. Por último, las embarcaciones peruanas no tenían autorización de llevar cargamentos a San Blas, sino que debían parar en Acapulco y solicitar ahí licencia para hacerlo; esto representaba un gran problema ya que en ese puerto no siempre estaban los oficiales que pudieran otorgar dichos permisos ya que era frecuente que esos funcionarios se retiraran del lugar cuando no eran periodos de feria.

Por lo anterior, el visitador explicó que si se quería activar el comercio por el Pacífico, y que las mercaderías peruanas llegaran a establecimientos del noroeste americano (como Sonora, Sinaloa, Loreto, San Diego, Monterrey y San Francisco), era necesario que las navegaciones se hicieran directamente desde El Callao o Guayaquil hasta San Blas y, posteriormente, a su regreso, las embarcaciones pararan en Acapulco a comprar las mercancías que llevarían a Perú.⁴³ Areche consideró que era mucho mejor practicar la ruta que él propuso, ya que se ahorraría mucho tiempo en las navegaciones. La ruta propuesta por el visitador peruano puede verse en el mapa.

Por otro lado, el visitador reiteró al ministro José de Gálvez que con dicha ruta no se vería afectado el comercio andaluz ya que se pretendía enviar desde los puertos peruanos al de San Blas únicamente aquellos productos que no hicieran competencia a los peninsulares. Así lo indicó:

Concibo yo que el modo de habilitar dicha permisión con mejor progreso sería conceder que desde El Callao y Guayaquil a lo mejor se condujesen en derechura no sólo los frutos y efectos concedidos en la misma Real Cédula, sino todos los otros que no son de Flota y no pueden ofender a los cosecheros de Andalucía porque está muy distante su puerto de entrada.⁴⁴

La propuesta de Areche no pretendía únicamente obtener ganancias para el erario real a través del cobro de los reales derechos, sino que también permitiría a los virreinos alcanzar importantes beneficios, ya que naves y mercaderías, tanto de Perú como de Nueva España, encontrarían salida en otros establecimientos, lo cual a su vez facilitaría acrecentar su producción y tráfico.

No hay que perder de vista que la cuestión defensiva jugó un papel principal en la propuesta de Antonio de Areche pues, según explicaba éste, si se permitían las navegaciones entre puertos peruanos y San Blas

⁴³ *Ibidem*, f. 2v.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 4-4v.

se facilitaría que el Mar del Sur fuera frecuentado cada vez por mayor cantidad de naves hispánicas, lo cual posibilitaría que ambas Américas se comunicaran mejor y se auxiliaran en casos de emergencia.⁴⁵

En general, podría decirse que con su propuesta el visitador de Perú intentaba obtener beneficios comerciales y defensivos tanto para la metrópoli como para los mismos virreinos. Esto se debía a que si se reactivaban las transacciones marítimas en los territorios coloniales el erario recibiría importantes ingresos; además, si esas actividades eran administradas por funcionarios reales, serían controladas y vigiladas de forma directa por la metrópoli. Los beneficios a obtener fueron explicados por Areche de esta forma:

El Perú recibirá con tal resolución su beneficio incomparable, sus navíos un nuevo modo de aumentarse y hacerse útiles sus frutos, vinos, aguardientes y frutas una nueva salida y ventaja; el Mar del Sur en las costas de aquel reino, su navegación más frecuentada y conocida y ambas Américas comunicadas y trabadas en sus intereses y giros para auxiliarse mutuamente y servirse. De Nueva España, y tomados en Acapulco a donde es fácil bajar desde San Blas, se podrían traer muchas manufacturas hechas en Puebla y México que tendrían aquí una estimación muy recomendable; tal es todo lo perteneciente a ferretería, quinquería, zapatos, jabón, petates o esteras, porque no lo hay en todas estas provincias y otras muchas cosas que se harían forzosamente ramos y artículos de comercio con esta América. Mi objeto en esta proposición sólo mira a lo justo, y a que todos los habitantes de las provincias americanas logren tener con comodidad lo que necesiten, o los medios de extraer aquello de que abunden y no pasándola Vuestra Excelencia como me prometo de esta línea, la puede dar la resulta que más se uniforme con el Plan de Comercio, y razones de estado, que son los principios que gobiernan estos útiles pensamientos.⁴⁶

Pese a todos los beneficios que la propuesta de Areche significaría al comercio y a la defensa de las costas americanas, las autoridades reales no la aceptaron. Es posible que en gran medida esto se debiera a que aún había poco control de las transacciones realizadas a lo largo del Pacífico, por lo que se temía que las ganancias obtenidas en los contactos marítimo-comerciales escaparan de sus manos. Sin embargo, la razón que fue esgrimida para no permitir la navegación propuesta fue que el puerto de San Blas no estaba habilitado para comerciar.

⁴⁵ *Ibidem*, f. 5.

⁴⁶ *Ibidem*, f. 6-6v.

Como departamento marítimo, dicho establecimiento fue creado con fines militares y dependía de forma directa de la autoridad y del financiamiento real, por lo que las actividades comerciales quedaron prohibidas desde un principio a fin de no poner en riesgo ni el funcionamiento del puerto ni la lealtad de sus autoridades. Las navegaciones realizadas desde San Blas sólo debían hacerse para enviar remesas de alimentos a las Californias, organizar exploraciones cartográficas, remitir correspondencia oficial y defender los litorales.⁴⁷

Lo anterior no significaba que las navegaciones entre San Blas y Perú no se realizaran. Éstas se practicaban pero debían hacerse bajo las órdenes de las autoridades españolas y no conllevar fines comerciales; por eso cuando alguna nave transitaba entre esos establecimientos debía ser rigurosamente registrada para comprobar que no hubiera cargamentos en ella.⁴⁸

Hubo ocasiones en las que algunos oficiales navales llevaron mercaderías peruanas a San Blas y fueron reprendidos, como puede observarse en el caso de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra. Él fue comisionado en 1777 para ir a Perú a comprar la fragata *La Favorita* y viajó con Antonio de Areche cuando éste fue enviado como visitador a ese virreinato. Bodega, antes de iniciar su regreso, solicitó al virrey de Perú licencia de llevar cacao como generala,⁴⁹ carga que pagaría sus gastos durante el viaje; el permiso le fue otorgado en Lima.⁵⁰ Sin embargo, este navegante tuvo problemas al llegar a Nueva España ya que estaba

⁴⁷ Ángel Guirao, "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y las del noroeste americano", en José Luis Peset (ed.), *Culturas de la costa noroeste de América*, Madrid, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989, p. 274; José Antonio Calderón en el estudio introductorio que hace a *Los virreyes...*, p. xx.

⁴⁸ Salvador Bernabéu, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunberg, 2000, p. 202. Respecto a las revisiones a las embarcaciones, así pudo observarse cuando la nave peruana *Nuestra Señora de Balvanera* llegó a Acapulco procedente de San Blas con pliegos reales. La nave fue revisada y se tomó juramento a los oficiales, como a toda nave que llegaba al puerto. Se explicó que la embarcación sólo llevaba pliegos oficiales para el comandante y el comisario de San Blas, quienes a su vez también dirigieron otros al ministerio de Acapulco; el bajel iba sin carga o pasajeros y su tripulación estaba compuesta de once marineros. Este caso puede verse en AGN, *Filipinas*, volumen 16, expediente 7, f. 43-45. "Visita practicada al navío *Nuestra Señora de Balvanera*", Acapulco, 28 de junio de 1780.

⁴⁹ Ésta era una concesión otorgada a los oficiales de las embarcaciones para que llevaran mercaderías libres de gravámenes. Era "un privilegio que antiguamente se concedía a los oficiales de marina que navegaban a la América, para poder llevar según su grado cierta pacotilla exenta de todo derecho". Véase Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 2003, p. 295.

⁵⁰ AGN, *Provincias Internas*, volumen 33, f. 208-209v, "Solicitud de Francisco de la Bodega y Cuadra de llevar mercaderías de Lima a San Blas", Lima, 2 de octubre de 1777.

prohibido realizar transacciones comerciales en San Blas. Así se le indicó posteriormente: "Su Majestad me manda advertir a Vuestra Excelencia como lo hago que el puerto de San Blas no lo es habilitado para el comercio de los otros Reinos de América, gracia que únicamente es concedida al de Acapulco para aquellas cosas permitidas en la Real Cédula que abrió la negociación por la Mar del Sur".⁵¹

Por otro lado, Bodega y Cuadra no podía gozar del beneficio de las generalas pues éste era un derecho que sólo se concedía en las navegaciones comerciales, como las que se hacían entre Acapulco y Filipinas; además, dicho navegante no debía buscar otro tipo de ingreso ya que como oficial de la armada gozaba de un salario otorgado por la Corona. Por lo anterior, las autoridades reales determinaron que el permiso que se concedió en Perú a Bodega y Cuadra no era válido y que él debía pagar los reales derechos por las mercancías que introdujo en San Blas y comprometerse a no repetir este tipo de transacciones.⁵² La carga fue vendida en Tepic y los cobros de las alcabalas los hizo el factor de Guadalajara.⁵³

Es probable que durante el viaje que hicieron a Perú Antonio de Areche y Francisco de la Bodega y Cuadra, ambos funcionarios discutieran algunos aspectos que posteriormente fueron vertidos en la propuesta del primero, principalmente porque durante el viaje Bodega elaboró mapas de Acapulco y El Callao y revisó sus condiciones físicas; sus observaciones estaban dirigidas en gran medida a fomentar la construcción de embarcaciones, mejorar la defensa de esos establecimientos y acrecentar el tráfico marítimo entre ellos.⁵⁴ Además, Bodega, limeño

⁵¹ AGN, *Marina*, volumen 50, f. 23-23v, "Orden de que no se vuelva a permitir el comercio entre San Blas y Perú", México, 11 de julio de 1781.

⁵² AGN, *Provincias Internas*, volumen 33, f. 70, "Orden de cobrar derechos reales al cargamento que introdujo Francisco de la Bodega y Cuadra a San Blas", México, 9 de septiembre de 1778.

⁵³ AGN, *Alcabala*, volumen 215, f. 312-312v, "Orden de cobrar alcabalas por carga llevada por Francisco de la Bodega y Cuadra", Guadalajara, 30 de abril de 1779.

⁵⁴ AGN, *Californias*, volumen 8, expediente 3, f. 116-129, "Viaje hecho a la América Meridional desde el puerto de San Diego de Acapulco y regreso del Callao de Lima al puerto de San Blas de orden del Excelentísimo Señor Baylio frey don Antonio Bucareli y Ursúa, virrey y Capitán General del reino de Nueva España", Diciembre de 1776-febrero de 1778. Respecto a la adquisición de *La Favorita* véase Archivo General de Simancas, *Marina*, legajo 419-1, expediente 446, "Expediente relativo a la compra del navío *La Favorita*", Lima, 9 de diciembre de 1777. Al respecto también pueden verse Bernabéu, *La aventura...*, p. 202; Elías Trabulse, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 52-53.

de nacimiento y oficial de San Blas, tal vez estuviera interesado en participar en tales actividades.

Pese a las prohibiciones de practicar actividades marítimo-comerciales en San Blas, éstas poco a poco se hicieron regulares en él por necesidad. Algunas embarcaciones provenientes de Filipinas llegaron a parar en ese establecimiento y solicitaron reparaciones, las cuales eran financiadas con la ganancia obtenida al vender parte de sus cargamentos.⁵⁵ Por otro lado, la comunicación con Perú aumentó ya que era a las naves sanblaseñas a las que se les encomendaba enviar correspondencia a ese virreinato. Lo anterior en gran medida se debía a que Acapulco, pese a que siguió siendo sede del comercio de los galeones, no contaba con embarcaciones ni bastimentos ni astillero ni herramientas necesarias para realizar reparaciones a naves o abastecerlas; sus pertrechos eran llevados desde México, Puebla o Veracruz sólo cuando eran solicitados. Por ello, fueron los bajeles de San Blas los que recibieron cada vez más órdenes reales de realizar viajes tanto a las islas del Poniente como a Perú, lo cual incrementó los contactos con ese virreinato.⁵⁶ Esto obligó a las autoridades a dar ciertos beneficios a los oficiales de mar que participaran en tales travesías, los cuales incluyeron ciertas prácticas comerciales. Por ejemplo, en 1781, a Francisco de la Bodega y Cuadra se le ordenó ir a El Callao a recoger los azogues sobrantes en aquel reino, "los cuales eran útiles y necesarios en las minas de Nueva España".⁵⁷ Para favorecer a este oficial en su viaje, el virrey le autorizó llevar madera, alquitrán y brea de San Blas, por su cuenta y riesgo, para traficar en Perú con su carga; por ella dicho navegante pagó doscientos pesos a razón del cinco por ciento del derecho de salidas.⁵⁸

⁵⁵ En 1773 arribó a San Blas la nao Nuestra Señora de la Consolación solicitando bajar sus mercaderías en ese lugar; luego de la revisión de su caso se ordenó que no lo hiciera y que continuara su viaje a Acapulco. Véase Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, INAH, 1984, p. 46. Sin embargo, este tipo de arribos continuaron y durante la guerra con Inglaterra de 1779 se autorizó a algunas naves a bajar mercaderías en San Blas, pero sólo cuando necesitaban ser reparadas. Véase Guadalupe Pinzón, *Entre el deber y la muerte. Hombres de mar en las costas novohispanas. El caso de San Blas (1768-1800)*, tesis de maestría en Historia, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2004, p. 110-111.

⁵⁶ Bernabéu, *La aventura...*, p. 199-202, "El océano...", p. 27-28; Guirao, "Notas...", p. 267; Pedro López, "San Blas. Surgimiento y decadencia", en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos...*, p. 97.

⁵⁷ AGN, *Marina*, volumen 52, f. 238-241v. "Informe sobre el retraso que sufre *La Favorita*", San Blas, 26 de marzo de 1781.

⁵⁸ AGN, *Marina*, volumen 52, f. 187-188, "Informe sobre la madera, alquitrán y brea que embarcó Francisco de la Bodega", San Blas, 10 de mayo de 1781.

Como puede verse, la comunicación entre Perú y San Blas existía, paulatinamente se acrecentaba y las navegaciones practicadas poco a poco incluyeron fines comerciales.⁵⁹ No podía ser de otra forma ya que las presiones económicas y bélicas que vivían los virreinos americanos obligaron a sus embarcaciones a transitar por el Pacífico cada vez con mayor frecuencia.⁶⁰ En consecuencia, la propuesta de Areche respondía a las necesidades del momento y tuvo que ser retomada por las autoridades reales.

Revisión de la propuesta

Era evidente que San Blas comenzaba a funcionar como puerto comercial. Las actividades que en él se realizaban paulatinamente se multiplicaron, por lo que fue necesario autorizarlas y reglamentarlas. Esto se debía en parte a que la crisis atlántica y la saturación de los mercados coloniales obligaron a que se estudiaran nuevas rutas náuticas en las que se planeó el uso de establecimientos portuarios antes no contemplados; para ello surgieron proyectos dirigidos a obtener información de tipo socioeconómico y cuantitativo que permitiera llevar a cabo la ordenación del comercio marítimo así como la creación de derrotas alternativas que pudieran ser usadas en momentos de guerra.⁶¹ Por lo anterior, en 1786 el Consulado de México retomó la propuesta hecha por Antonio de Areche sobre establecer navegaciones directas entre Perú y San Blas, para que desde este último se llevaran mercaderías a las Provincias Internas y a las Misiones del Norte. Como se mencionó antes, de Perú se remitirían cacao, aguardiente, vino, aceite, aceituna, pasa, almendra, nuez, higo seco, azafrán, cascarilla y sal para las minas, mientras que de México se enviaría herrería, quinquería, zapatos, jabón, petates y esteras.⁶² En esta revisión se coincidió con las explicaciones dadas por Areche de que este comercio beneficiaría a todos los habitantes de

⁵⁹ Romano, *Monedas...*, p. 50-51.

⁶⁰ Enrique Cárdenas, *San Blas de Nayarit*, v. 1, México, Secretaría de Marina, 1968, p. 122; Martha Ortega, *Alta California: una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa/Plaza y Valdés Editores, 2001, p. 112-114.

⁶¹ Guirao, "Notas...", p. 267; Lucena y Pimentel, *Los Axiomas políticos sobre la América de Alejandro...*, p. 94.

⁶² AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 532-A, f. 9v. "Propuesta del visitador Areche de activar comercio entre Perú y San Blas", Lima, 8 de mayo de 1779.

los territorios coloniales y de que el creciente número de travesías hispánicas por el Mar del Sur permitiría que ambas "Américas" se ayudaran y protegieran mutuamente; de que con la derrota planeada las provincias del norte recibirían fácilmente aquellos productos que sólo llegaban a ellas por tierra desde Veracruz o Acapulco, y de que para llevar a cabo estos planes sólo se requería poner una oficina de Real Hacienda en San Blas.⁶³

Acrescentar la apertura comercial entre Perú y Nueva España debió ser un asunto importante para los miembros del Consulado, pues si bien anteriormente se habían opuesto a abrir otros establecimientos portuarios al tráfico mercantil, en estos momentos habían cambiado su postura y aseguraron que la ruta establecida entre los puertos peruanos y el de San Blas no afectaría sus propias transacciones, por lo que estaban de acuerdo en que ese departamento marítimo se abriera al comercio. Así lo dejaron ver:

En estos términos parece que siendo dignas las Provincias Internas del auxilio que se propone, y no perjudicándose la Nueva España, no tiene el Consulado mérito suficiente para quejarse del pensamiento del señor Areche, y que puede ponerse en práctica sin reparo por lo que mira a esta Universidad de Mercaderes...⁶⁴

Los ministros del Tribunal de Cuentas de México pronto se interesaron en la revisión que los miembros del Consulado hicieron de la propuesta de Antonio de Areche y coincidieron con ellos en que la venta de mercancías de Andalucía como vinos, aguardientes, aceitunas, pasas, almendras, etcétera, en realidad no se vería afectada pues tanto los productos peninsulares como los peruanos tendrían cabida en Nueva España. Lo anterior era consecuencia del incremento poblacional que se había vivido en el virreinato, el cual posibilitaba el consumo de dichos productos en las distintas regiones del reino y por lo tanto las remesas peruanas y peninsulares no se estorbarían entre sí, pues tendrían diferentes destinos: mientras que las primeras se consumirían en el occidente y el noroeste del virreinato, las segundas tendrían cabida en el resto del territorio novohispano. Por otro lado, era importante considerar que de retomarse la propuesta de Areche los vasallos de las

⁶³ AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 523-A, f. 9-10, "Revisión de la propuesta del visitador del Perú Areche sobre abrir el comercio en el Mar del Sur", México, 19 de septiembre de 1786.

⁶⁴ *Ibidem*, f. 10.

Provincias Internas recibirían mercaderías con mayor comodidad y a menor costo que cuando les eran enviadas por tierra. En general, los miembros del Tribunal de Cuentas coincidieron con el Consulado en que las ideas de Antonio de Areche ofrecían grandes ventajas tanto a Nueva España como a Perú.

Sin embargo, la revisión de la propuesta del ex visitador no fue bien vista por todos los funcionarios novohispanos. Los miembros del Tribunal de Cuentas explicaron que las autoridades del puerto de Acapulco habían alegado que la nueva ruta planeada no sería benéfica para los virreinos. Por un lado, expusieron que por su amplia y cómoda bahía, mejor fondo y mayor resguardo para las naves, Acapulco seguía siendo el mejor establecimiento para recibir a las naves provenientes de los puertos peruanos; por lo mismo, de ahí debían remitirse embarcaciones a las costas septentrionales. Además, explicaron que otra de las grandes ventajas con las que contaba Acapulco era su cercanía a la capital, pues San Blas estaba veinte leguas más lejos de México. Esto era importante ya que los envíos hechos a ese departamento marítimo acrescentarían considerablemente los fletes terrestres. Pese a las quejas de los oficiales acapulqueños, los ministros del Tribunal de Cuentas consideraron que había menos riesgo en llegar a San Blas desde Perú que hacerlo parando en Acapulco debido a que la primera ruta era menos dilatada que la segunda ya que en dicha navegación se sufrirían menos contratiempos ocasionados por las corrientes marítimas y los vientos. Por otro lado, según esas autoridades, los cascos de las naves padecerían menos estragos en San Blas que en Acapulco ya que en el primero había menos broma que en el segundo por tener aquel más agua corriente y mejor ventilación; esto último significaría a la Corona menores gastos en reparaciones.

Por último, los funcionarios del Tribunal de Cuentas también coincidieron en que de ponerse en práctica la propuesta de Antonio de Areche, los establecimientos portuarios de los virreinos americanos se multiplicarían y paulatinamente acrescentarían su población. El caso del puerto de San Blas sería ejemplo de ello ya que desde que fue fundado (1768) su población y desarrollo continuaban siendo bajos lo que se debía a que en el lugar se realizaban pocas navegaciones y un reducido número de actividades comerciales; por lo tanto no había demasiadas posibilidades de obtener trabajo o alguna ganancia. Esta situación se modificaría si se activaba comercialmente el puerto y se daba a los habitantes del reino una razón para trasladarse a ese lugar en busca de un modo de vida o de algún beneficio económico. Esto era

importante ya que el aumento poblacional de los establecimientos portuarios también conllevaba fines estratégicos y defensivos pues, como se había hecho mención desde tiempo atrás, la falta de habitantes dejaba al virreinato sin posibilidad de protegerse en caso de que se sufriera alguna agresión enemiga.⁶⁵ Si se activaba comercialmente la región los asentamientos costeros se acrecentarían y eso sería benéfico a la Corona. Así lo explicaron los ministros: "y así aun cuando hubiese de la comunicación con el Perú, y de su comercio algún perjuicio para el de España, no es comparable con las utilidades que planificadas resultarán en el fomento de la población, no sólo de estos puertos, sino de otros que se erigirán en toda la costa, siendo antemurales para su defensa".⁶⁶ En suma, si se retomaba la propuesta de Antonio de Areche de abrir el comercio entre Perú y San Blas se beneficiaría la comunicación entre ambos virreinos, se fomentaría el poblamiento de los establecimientos portuarios, aumentarían las marinerías, se construiría mayor cantidad de buques y en las costas coloniales habría maestranzas especializadas cada vez más eficientes.⁶⁷ Además, con esa ruta se llevaría alivio a las Provincias Internas sin causar perjuicio al comercio de España. Por último, si se efectuaba ese tráfico, la Real Hacienda recibiría beneficios por los derechos cobrados en los puertos.⁶⁸

La ruta planeada se abrió y es probable que los vínculos comerciales entre los virreinos se acrecentaran y brindaran ganancias a regiones como la Nueva Galicia, en cuyo territorio se ubicaba el puerto de San Blas, y que anteriormente poco se habían beneficiado con el comercio de altura. Esto se deduce ya que poco después de permitirse el comercio entre los puertos peruanos y el de San Blas, y a pesar del apoyo que anteriormente habían brindado a dicha ruta, los miembros del Consulado de México lanzaron continuas quejas sobre el tráfico establecido entre esos establecimientos. Es posible que sus inconformidades se debieran a que los nuevos vínculos creados entre los virreinos mermaran las ganancias que acostumbraban obtener a través de Acapulco, o a que, debido a la distancia que había entre México y San Blas, los comerciantes mexicanos no pudieran participar estrechamente

⁶⁵ AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 523-A, f. 17v y 22-25v, "Opiniones del Tribunal de Cuentas sobre apertura comercial entre Perú y Nueva España", México, 19 de julio de 1787.

⁶⁶ *Ibidem*, f. 25v-26.

⁶⁷ *Ibidem*, f. 26-27.

⁶⁸ AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 523-A, f. 30v-31v, "Opinión favorable a la propuesta de Areche", México, 6 de octubre de 1787.

en el tráfico con Perú, o bien a que la presencia y creciente importancia de los comerciantes neogallegos impidieran que los miembros del Consulado de México acapararan el comercio náutico del Pacífico. Para mostrar su desagrado, en 1789 los comerciantes mexicanos remitieron al virrey una relación en la que explicaban cómo la nueva ruta marítima había afectado al comercio novohispano. Comenzaron haciendo notar que San Blas no tenía las condiciones necesarias para funcionar como puerto de altura debido a la poca profundidad de su bahía así como a su temperamento malsano; además, decían que la enorme distancia que lo separaba de la ciudad de México provocaba que el traslado de mercancías, materiales y gente generara excesivos gastos a la Real Hacienda. Esos comerciantes consideraron que hubiera sido mejor navegar desde Acapulco hacia cualquiera de los puertos del noroeste novohispano o incluso haber seleccionado un paraje más cercano, tal vez ubicado en las costas del obispado de Michoacán; esto hubiera reducido los gastos de transportación a la mitad de lo que se pagaba para ir a San Blas.⁶⁹

Las razones dadas por el Consulado de México sobre los problemas que había generado la ruta entre los puertos peruanos y el de San Blas no coincidían con el desarrollo comercial alcanzado en el occidente del virreinato, en especial en torno a Guadalajara y Tepic.⁷⁰ En realidad esas poblaciones, gracias al comercio realizado a través de San Blas, se convirtieron en las zonas que comunicaron el centro del virreinato con los territorios septentrionales así como en sus más importantes proveedoras de alimentos y mercaderías diversas. La relevancia alcanzada en las costas occidentales se había evidenciado desde 1784, cuando las autoridades reales otorgaron a San Blas licencia de realizar transacciones marítimo-comerciales con los puertos de la Alta California, lo cual activó aún más las navegaciones practicadas en aquellas costas.⁷¹ Debió ser considerable el incremento de las actividades marítimas que se vivió a lo

⁶⁹ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, volumen 440, expediente 12, "Informe sobre aspectos que han afectado al comercio de la Nueva España", México, 31 de mayo de 1788.

⁷⁰ Jean Meyer explica que el Consulado de México estaba celoso del de Guadalajara por las ganancias que obtenía a través del comercio náutico, por lo que constantemente intentaron frenar su actividad. Véase Jean Meyer, *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México/París, Universidad de Guadalajara/Centre d'Études Mexicaines et Centraméricaines, 1990, p. 50. Al respecto puede verse también a Ernesto de la Torre en la "Introducción" que hace a Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956, p. XVII; y a López, "San Blas...", p. 100-101.

⁷¹ Ortega, *Alta California...*, 112-114.

largo del Pacífico novohispano puesto que en dicho océano se realizaron tanto navegaciones comerciales como exploratorias; la importancia de esos vínculos náuticos fue reconocida por las autoridades reales cuando en 1788 esas costas fueron equiparadas a las del Atlántico en importancia comercial, lo cual se evidenció cuando tanto Acapulco como Veracruz quedaron abiertos al mismo tipo de comercio de altura y en ellos se estipuló el mismo método de descarga y despacho de embarcaciones.⁷² Esta política, si bien no fue establecida en otros puertos, como el de San Blas, al menos deja ver que las navegaciones por el Mar del Sur continuaron acrecentándose, lo que permitió que, para 1789, las autoridades reales dictaran la orden de ampliar la posibilidad de comerciar a todos los puertos mayores y menores de América.⁷³ A partir de entonces, las actividades marítimo-comerciales de San Blas quedaron abiertas del todo y las embarcaciones peruanas arribaron a él cada vez con mayor frecuencia; este vínculo poco a poco se amplió y diversificó.

A manera de conclusión

Como se ha visto a lo largo de este trabajo, la propuesta de Antonio de Areche se inserta en las ideas mercantilistas y proyectistas de la segunda parte del siglo XVIII hechas por funcionarios españoles que llegaron a conocer con gran detalle las problemáticas y posibilidades que ofrecían los territorios americanos. El escrito del visitador de Perú es ejemplo del pensamiento económico de la época así como de la forma en la que algunas de las ideas expuestas en torno a los territorios coloniales llegaron a ser formuladas en ellos; además, aunque muchas de esas propuestas fueron hechas por peninsulares, en realidad reflejan más la realidad de las colonias de ultramar que la de la metrópoli. Lo anterior se debe al conocimiento que esos funcionarios llegaron a tener de los territorios americanos, a partir de su estancia y trabajo en ellos. Por lo tanto, la propuesta de Areche, aunque pretendía favorecer a España, no perdió de vista que eso se lograría al acrecentar el desarrollo de sus

⁷² AGN, *Alcabala*, volumen 104, expediente 1, f. 75-77, "Bando donde se amplía el comercio libre al puerto de Acapulco", Acapulco, 28 de agosto de 1789.

⁷³ AGN, *Reales Cédulas Originales*, volumen 142, expediente 132, f. 168, "Orden de abrir puertos menores de América al comercio", Madrid, 8 de marzo de 1789; AGN, *Intendencias*, volumen 27, f. 76 y 315, "Informe sobre la ampliación del comercio libre a los puertos menores", México, agosto de 1789.

colonias y lograr que éstas también obtuvieran beneficios propios y así aportaran mayores ganancias a la metrópoli.

Antonio de Areche conoció bien el funcionamiento tanto de Nueva España como de Perú y por ello analizó las posibilidades que ofrecía el comercio marítimo realizado a lo largo del Mar del Sur, el cual acababa de ser restablecido (1774). A él le tocó ver cómo los contactos entre virreinos se acrecentaban, por lo que consideró necesario que la Corona fomentara su desarrollo y que de inmediato las nuevas rutas que se establecieran fueran vigiladas y reguladas estrechamente por funcionarios peninsulares; además, era importante no implementar demasiadas prohibiciones de comerciar en esos litorales ya que experiencias previas habían mostrado que hacerlo fomentaría las prácticas del contrabando.

El visitador era consciente de que si se multiplicaban los contactos náuticos entre Perú y Nueva España no únicamente se obtendrían beneficios económicos, sino que también se generarían mejores condiciones defensivas en los territorios americanos y mayor control de ellos por parte de la Corona. Areche consideró que la presencia de embarcaciones hispánicas eliminaría, o al menos estorbaría, la presencia de naves enemigas en esos litorales. Por otro lado, las redituables actividades comerciales de los puertos acrecentarían los poblamientos costeros y éstos se convertirían en la primera línea defensiva de los litorales coloniales.

Los planes de Areche tenían la finalidad de abrir al comercio nuevos establecimientos portuarios así como crear rutas marítimas que alcanzaran territorios que anteriormente no habían sido contemplados por las autoridades peninsulares, aunque su importancia obligaba a hacerlo; ése fue el caso de San Blas. La propuesta del visitador en realidad refleja las prácticas náuticas de la época ya que aunque ese departamento marítimo no funcionara comercialmente, su creciente importancia lo convirtió en un puerto visitado por naves mercantes, por lo que era más pertinente abrirlo al comercio y ponerlo bajo la vigilancia de las autoridades reales para que éstas se encargaran de controlar su tráfico. Además, fomentar el comercio por el Pacífico traería importantes beneficios a las costas coloniales, como favorecer sus respectivas producciones, acrecentar el tráfico marítimo y las ganancias que esto significara al erario, poblar las costas, mejorar la preparación de los vasallos en los oficios del mar, dar empleo a los habitantes de los virreinos, entre otros aspectos.

Si bien la propuesta de Areche no fue aceptada en un primer momento, su pertinencia hizo que posteriormente fuera retomada y apli-

cada ya que respondía a las necesidades comerciales y defensivas de las costas del Pacífico colonial. Como ya se dijo, las ideas del visitador en gran medida respondían a la realidad americana más que a la peninsular. Por ello hay que resaltar que buena parte de su importancia se debe a que, además de reflejar el pensamiento económico de la época, permite hacerlo desde una perspectiva colonial en la que los funcionarios reales evidenciaron que las riquezas debían generarse en los propios virreinos y, a partir de ellos, favorecer a la metrópoli.