

CUADRO III

RETORNOS

Cargamentos parciales (en piezas)

Navío	Cargamentos parciales (en piezas)				Fecha de arribo
	Muselinas varias clases	Tejido algodón lienzo varias clases (1)	Nankines o mahones	Pañuelos varias clases	
N. <sup>a</sup> S. <sup>a</sup> Placeres	1.544	16.446	12.760	5.218	12- 1-1787
N. <sup>a</sup> S. <sup>a</sup> Nieves	1.116	13.250	12.760	15.372	12- 1-1787
Aguila imperial	3.050	24.201	13.380	11.100	17- 3-1788
Astrea	16.018	27.588	24.000	10.625	17- 5-1788
Purísima Concepción (alias) Rey Carlos	19.000	27.681	37.000	8.831	4- 7-1788
Santa Rufina	32.436	46.832	63.640	19.672	19- 6-1789
N. <sup>a</sup> S. <sup>a</sup> Dolores	19.777	36.513	54.720	21.054	13- 7-1789
N. <sup>a</sup> S. <sup>a</sup> Concepción (alias) Clive	21.234	12.806	72.020	—	8-10-1789
Total piezas	114.175	205.317	290.280	91.872	

(1) *Lienzo blanco*: (sarras, elefantes, bastas, jamanes, garras, emertis, cocos, salampuris, persales, sócorton, isiris, doreas, bruñido).

*Lienzo listado*: (guingones).

*Lienzo a cuadros*: (cambayas, cherlas).

*Lienzo pintado*: (sarapas, chitas, chitas con ruedo, bastas pintadas, gasaburon-lienzo).

filipinas. (Confirma este cálculo la siguiente indicación de Almodóvar: «el valor de los efectos de las islas comprados hasta 1788 por la compañía asciende a 3.127.712 reales vellón... una parte ha sido extraída para España en partida de registro en “Placeres”, “Aguila”, “Nieves”, “Astrea” y “Rey Carlos”... y la otra lo será en las fragatas “Rufina”, “Dolores” y “Nieves”, que se están habilitando... Los gastos causados por la Compañía en almacenes y otros artículos, que todos ceden en beneficio del país ascienden a 5.168.247»<sup>31</sup>. Como comprobamos en el cuadro II, en la relación de Almodóvar no se incluye el último navío que en él se recoge: el «N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> de la Concepción (a) Clive». Consiguientemente, el valor en origen de la mercancía traída en los ocho primeros navíos era el de su compra más gastos de almacenamiento, es decir, 8.295.959 reales; sobre este valor de origen había que cargar el 45 por 100, por gastos de retorno —seguros, comisiones, fletes y varios—, lo que llevaba a un importe final o precio total de aquellos retornos de 12.029.140 reales. La diferencia entre esta última cifra y los 13.334.776 reales en que hemos calculado el valor total de las

<sup>31</sup> ALMODÓVAR, DUQUE DE: *Op. cit.*, (Vol. V, pág. 362).

producciones naturales filipinas llegadas a España, correspondería al cargamento del navío «N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> de la Concepción (a) Clive», no incluido por Almodóvar en su cómputo.

Dado que el importe —costo sobre factura— de los retornos asiáticos representaban el 74 por 100 del valor total de las mercancías remitidas desde ultramar por la Compañía y que los derechos fiscales sobre las remesas de Oriente sólo supusieron el 25 por 100 del total recaudado en los retornos, se aprecia el trato mucho más favorable del erario para el comercio asiático que con el americano, en relación con los tráficó hacia la metrópoli.

Respecto a la incidencia en el precio final de los gastos (37.353.965 reales) por seguros, comisiones, fletes y varios, ello suponía más del 45 por 100 del costo sobre factura de las mercancías de retorno. Teniendo en cuenta, como vimos, que el porcentaje de dichos gastos sobre el valor inicial de compra de los efectos enviados a Filipinas sólo ascendía al 35 por 100, aquella mayor repercusión en los retornos que en los envíos estaba condicionada por el superior valor intrínseco de las mercancías que se traían sobre el de las que se llevaban. Por otra parte, la incidencia de dichos gastos en el caso de los retornos desde América sólo suponía 7.416.936 reales, el 26 por 100 del costo de las mercancías del Nuevo Mundo (28.234.244 reales) —porcentaje menor que en los retornos asiáticos—, lo que venía determinado no sólo por la inferior distancia y riesgos en la navegación a los puertos americanos, sino también por el mayor valor de los efectos traídos de Asia.

La comercialización de los retornos ofrecía los siguientes aspectos: sobre el valor total de las mercancías orientales recibidas (costo sobre factura, más gastos por derechos, seguros, comisiones, fletes y varios), las existencias en 30 de septiembre de 1789 ascendían al 78 por 100, y las ventas realizadas (total valor cargamentos asiáticos, menos existencias) importaban 27.322.055 reales, con una ganancia de 4.304.505 reales, lo que implicaba un beneficio sobre ventas cercano al 16 por 100.

Si se considera la totalidad de los retornos ultramarinos —lo que podríamos juzgar importaciones—, el valor de lo vendido ascendía a 176.395.512 reales, y las existencias pendientes de venta en 30 de septiembre de 1789 equivalían al 57 por 100, lo que significa que en la comercialización de los retornos, las mercancías americanas tenían más fácil mercado que las asiáticas, si bien el beneficio obtenido por la venta de los efectos americanos (3.157.647 reales) suponía el 6,2 por 100 de su valor de venta (50.767.351 reales), ganancia muy inferior a la que ofrecían las producciones orientales (el 16 por 100).

Ateniéndonos a la actividad comercial de la Compañía *como exportadora e importadora de mercaderías* —al margen de sus envíos en plata y créditos— apreciamos que el valor total del tráfico asiático (a precio de compra de las mercancías) había sido de 88.824.104 reales— (6.987.472, las exportaciones, y 81.836.632 las importaciones), destacando el valor de los retornos sobre el de los envíos.

La aportación al erario de ese comercio asiático fue de 5.780.863 reales (209.504, los derechos de importación, y 5.571.359, los de las importaciones), y así el valor total del tráfico con Oriente —incluidos derechos y gastos— ascendió a 134.413.645 reales; cifras muy expresivas desde el punto de vista fiscal, si se comparan con los respectivos valores del conjunto del tráfico ultramarino de la compañía: 259.786.932 reales

—suma de envíos y retornos— que produjeron al erario conjuntamente unos ingresos de 37.242.780 reales. No obstante, ese evidente sacrificio fiscal metropolitano en favor del comercio con Filipinas, tenía su contrapartida compensatoria en la aportación que suponían para la actividad económica general hispana los ingresos derivados del armamento de navíos, manutención y soldada de las tripulaciones, retribuciones a empleados, almacenamientos, fletes, seguros y comisiones que, en el tráfico oriental de la compañía, supusieron 39.808.678 reales (2.454.713 en las exportaciones, y 37.353.965 en las importaciones); y en el conjunto del tráfico ultramarino, 56.239.787 reales (11.468.885 en las exportaciones, y 44.770.901 en las importaciones).

En el valor total del tráfico ultramarino de la Compañía (259.786.932 reales), las mercaderías enviadas a América representaron un importe total mayor que el de las remitidas a Asia; al contrario que en la recepción, donde el valor de las procedentes del tráfico oriental era muy superior al de las americanas. Comparativamente, el tráfico asiático de la Compañía (138.354.404 reales) —incluyendo lo enviado por ella desde Filipinas a América (3.940.759 reales) fue de valor superior al comercio americano (121.432.528 reales), aunque ambos estuvieron relativamente equilibrados.

En cuanto a los capitales de la compañía (cuadro IV) totalizaban 191.987.801 reales, de los que 111.988.125 correspondían al capital en acciones de la compañía y el resto a los empréstitos recibidos. Considerando que las ganancias generales obtenidas sumaban 20.342.370 reales —de los que había que deducir una eventual pérdida de 4.290.739<sup>32</sup>—, los beneficios líquidos totales, desde 1 de julio de 1785 a 30 de septiembre de 1789, ascendían a 16.051.631 reales.

Con independencia de las obligaciones financieras contraídas por la Compañía, derivadas de los empréstitos recibidos, y estimando exclusivamente remunerable el capital en acciones a efectos del cálculo de un hipotético dividendo, los beneficios líquidos suponían el 14,3 por 100 de su capital en acciones, porcentaje que dividido por los cuatro años cumplidos de ejercicio económico, equivalían a poco más del 3,5 por 100 de rentabilidad anual a los capitales invertidos en la compañía, logros realmente bajos para una actividad de comercio privilegiado en aquella época, como lo prueba el que Almodóvar tradujera —actualizándolo en 1788— un pasaje de Raynal sobre los beneficios obtenidos en ultramar por la compañía sueca de Gothemburg: «No puede decirse con precisión las ganancias que han producido estas expediciones, pero debe presumirse que han sido considerables, pues han ganado las acciones hasta un 42 por 100. Lo que generalmente se sabe es que, sin embargo de estar cargada la compañía de los seguros desde el año 1753, *el dividendo ha sido del 12 por 100 en 1770;*

---

<sup>32</sup> Según el plan o Estado general cerrado por la compañía al 30-9-1789: *el todo de la dependencia produce una utilidad de 20.342.371 reales*, que descontados 2.190.583 reales por gastos generales de indeterminada aplicación, y 2.100.156 de pérdida probable en la negociación de negros, *quedan reducidas las ganancias a 16.051.681 reales*. ALMODÓVAR: *Op. cit.*, Vol. V, pág. 369, Anexo III).

«Según el Balance de la Compañía en 31 de octubre de 1790, las ganancias líquidas obtenidas hasta la fecha ascendían a 23.867.876 reales, de los que deducidas las pérdidas que sufrió la compañía en la negociación de negros, los créditos incobrables que recibió de la Guipuzcoana y otras partidas, quedaban a distribuir 17.905.833 reales». La Junta, todavía en 1792, proponía fuera aprobado un dividendo del 15 por 100 sobre el capital, dejando el resto como reserva. (DÍAZ-TRECHUELO, M.<sup>a</sup> Lourdes: *Op. cit.*, pág. 83).