

enviado a Asia. Si se considera el valor de los cargamentos despachados —precio de compra más impuestos y gastos por seguros, comisiones, fletes y varios—, los envíos a Filipinas supusieron el 11,5 por 100 del valor total de los realizados por la compañía: la repercusión mayor de aquellos gastos en el tráfico filipino se vio superada por la menor incidencia fiscal sobre el mismo ³⁰.

En cuanto al origen de las mercaderías, las cursadas a Filipinas eran mayoritariamente de procedencia nacional (su importe casi cinco veces superior al de las extranjeras), pero en el total del tráfico de la compañía, las mercancías de origen foráneo (el 59 por 100) superaban a las de procedencia metropolitana, lo que significa que América recibía de la compañía más efectos extranjeros que nacionales; así, la exención total de impuestos para las mercancías españolas estimuló su remisión al archipiélago filipino, en un privilegiado comercio asiático, lo que no sucedió con el americano.

Los gravámenes fiscales sobre los envíos a Filipinas, en todo su circuito, apenas son representativos, dado el favorable tratamiento impositivo de que gozaban según el artículo XXVII de la Real Cédula de 1785. El valor de los derechos al Real Erario por los envíos a Filipinas, en relación con la recaudación total obtenida por el fisco sobre lo transportado a ultramar por la compañía, sólo supuso el 1,32 por 100; lo que indica que, desde el punto de vista del fisco, la contribución por los envíos a América era incomparablemente más provechosa que lo recaudado sobre las remesas de Asia.

Los distintos gastos por seguros, comisiones, fletes y varios, suponían en los envíos a Filipinas, una cuantía equivalente al 35 por 100 del valor inicial de compra de las mercaderías. La relación de dichos gastos sobre el valor de todos los envíos ultramarinos de la Compañía representaban el 20 por 100, lógica disminución motivada por el hecho de que, por distancia y riesgos, el costo de aquellos gastos era menor en el tráfico americano que en el asiático.

Respecto a la comercialización de los envíos, sobre el valor total de los cargamentos remitidos a Filipinas, las existencias en 31 de diciembre de 1788 suponían un 63 por 100; es decir, se había vendido por un importe de 3.554.866 reales, con una ganancia de 42.661; consiguientemente, el beneficio sobre ventas representaba el 1,2

³⁰ El artículo XXVII de la Real Cédula de erección de la compañía, la eximía totalmente del pago de derechos sobre los frutos y géneros propios de España y América enviados a Asia. Las mercancías extranjeras con igual destino, embarcadas en España, pagaban el 2 por 100 de derechos, aunque si alguna de ellas, durante el tránsito a Filipinas, era desembarcada en América, pagaba allí los mismos derechos de entrada que estaban establecidos para aquel destino, estando desgravadas las que se embarcaban en América para Filipinas, de haber ya satisfecho los impuestos que causaron a su ingreso.

El artículo XXVIII declaraba libres de derechos hasta la cantidad de 500.000 pesos fuertes de plata amonedada en cada navío que la compañía dirigiera a Filipinas, sacándolos de España, pero si los extraía de América pagaba el 2,5 por 100 de gravamen.

El artículo XXXVIII imponía un 5 por 100 de derechos de entrada en España —sobre el valor de los precios corrientes— a todas las mercancías asiáticas no filipinas. En dicho gravamen se incluían todos los derechos de salida de Filipinas y de entrada en la península. En el caso de que parte de aquellas mercancías se reexportasen a países extranjeros, se devolvía a la compañía el 3,5 del 5 por 100 que satisfizo a su ingreso. Si las mercancías eran producciones naturales de Filipinas, no tenían gravamen de salida en las islas ni de entrada en España.

CUADRO II

ENVIOS (1)			
Cádiz-Manila			
Navío	Fecha salida	Fecha llegada	Rumbo
N. ^a S. ^a Placeres	(-)- 9-85	(-)- 9-86	Cabo de Hornos
N. ^a S. ^a Nieves	(-)- 1-86	8- 8-86	Cabo B. ^a Esper.
Aguila Imperial	(-)- 1-86	8- 8-86	Cabo B. ^a Esper.
Astrea	1- 9-86	(-)	Cabo de Hornos
Purísima Concepción (alias) Rey Carlos .	4- 1-87	(-)	Cabo de Hornos
Santa Rufina	7- 9-87	(-)	Cabo de Hornos
N. ^a S. ^a Dolores	23-11-87	(-)	Cabo de Hornos
N. ^a S. ^a Nieves	5- 3-88	(-)	Cabo B. ^a Esper.
N. ^a S. ^a Placeres	9- 9-89	(-)	Cabo de Hornos
N. ^a S. ^a Concepción (alias) Clive	(-)	(-)	(-)
Purísima Concepción (alias) Rey Carlos .	25-11-88	(-)	Cabo de Hornos
Totales	(10)		

RETORNOS

Manila-Cádiz

Navío	Fecha salida	Fecha llegada	Rumbo (3)	Valor retornos (costo S/factura) en reales (1)
N. ^a S. ^a Placeres	12- 1-87	14- 9-87	Cabo B. ^a Esper.	17.155.500
N. ^a S. ^a Nieves	12- 1-87	14- 9-87	Cabo B. ^a Esper.	
Aguila Imperial	12- 1-87	17- 3-88	Cabo B. ^a Esper.	6.617.520
Astrea	29-11-87	17- 5-88	Cabo B. ^a Esper.	9.500.000
Purísima Concepción (alias) Rey Carlos	12- 1-88	4- 7-88	Cabo B. ^a Esper.	12.039.602
Santa Rufina	6- 1-89	19- 6-89	Cabo B. ^a Esper.	20.900.000
N. ^a S. ^a Dolores	6- 1-89	19- 6-89	Cabo B. ^a Esper.	5.584.196(2)
N. ^a S. ^a Nieves	13- 2-89	13- 7-89	Cabo B. ^a Esper.	
N. ^a S. ^a Placeres	(-)	(-)	(-)	(-)
N. ^a S. ^a Concepción (alias) Clive	27- 2-89	3-10-89	Cabo B. ^a Esper.	10.039.814
Purísima Concepción (alias) Rey Carlos	9- 2-89	17- 8-90		
Totales	(9)			81.836.632

(1) Datos procedentes de L. Díaz-Trechuelo (Op. cit. págs. 184-189).

(2) El valor del retorno en 13-7-89 del navío N.^a S.^a Nieves —que no figuraba recogido— ha sido estimado en relación con el importe total de los retornos a precio de coste según factura, recogido en el cuadro I. Los valores en pesos fuertes han sido reducidos a reales de vellón.

(3) El rumbo de retorno era obligatorio «en derechura» —por el Cabo de Buena Esperanza—, no pudiendo tocar los navíos en puertos americanos, según establecía el artículo XXXII de la Real Cédula de 1785.

por 100, indicativo de que en las operaciones de remisión de mercaderías desde Europa a Filipinas, la compañía, de hecho, apenas obtenía ganancias, en contraste con las ventas de los envíos a ultramar en su conjunto (32.140.404 reales), que habían reportado un beneficio de 8.573.364, lo que equivalía a cerca del 27 por 100 sobre las ventas realizadas. Por tanto, en los envíos de mercaderías, el lucro para la compañía radicaba en las operaciones con América y no con Filipinas.

Respecto a los beneficios por la remisión de fondos —en plata y créditos—, a Filipinas, la ganancia en su negociación era mínima, 196.081 reales, lo que equivalía al 0,17 por 100 del valor de aquellas remesas. El beneficio (4.306.815 reales) ascendía al 2,5 por 100 si se considera el conjunto de la negociación de los fondos enviados por la Compañía a ultramar.

Como resultado de lo que pudiéramos estimar exportaciones de la Compañía a Filipinas —envíos de mercaderías y fondos—, la ganancia obtenida en aquellas operaciones (ventas y negociación realizadas hasta 31 de diciembre de 1788) ascendía a 238.742 reales, lo que suponía cerca de un 0,21 por 100 de beneficios sobre el valor de lo realizado, lucro que se elevaba al 6,1 por 100 (12.880.179 reales) de estimarse la totalidad de lo vendido y negociado en ultramar (210.272.590); ello confirma que la ganancia del comercio de exportación a Filipinas era prácticamente nula, si bien la compañía alcanzaba un moderado beneficio en las exportaciones al mercado americano.

Retornos de Filipinas: en el período considerado, los nueve navíos que arribaron a la península procedentes de Filipinas (cuadro II), representaron menos de la tercera parte de los veintinueve utilizados para traer carga de ultramar (cuadro I); desproporción todavía más acusada en favor del tráfico americano, dado que a los veinte cargamentos llegados del Nuevo Mundo y transportados en navíos propios de la compañía durante el período considerado, habría que agregar las partidas de aquella procedencia recibidas en barcos particulares.

El importe (costo sobre factura) de los retornos de mercancías asiáticas (81.836.632 reales) supuso el 74 por 100 del total de las traídas de ultramar por la compañía, lo que indica que el comercio asiático fue esencial para ella, ya que su costo —a precio de compra— era casi tres veces superior al de los efectos procedentes de América (28.234.244 reales). Si estimamos el valor total de los cargamentos procedentes de Asia (costo sobre factura, más impuestos y gastos por seguros, comisiones, fletes y varios), las remesas de mercancía asiática supusieron más del 70 por 100 del valor total del tráfico de retorno; la mayor repercusión de tales gastos sobre el transporte desde Filipinas se vio compensada por el favorable tratamiento fiscal de aquel tráfico, según el artículo XXXVIII de la Real Cédula de 1785 (vid. llamada ³⁰).

Considerando equivalente el concepto «valor de los precios corrientes» —citado en dicho artículo XXXVIII— al del valor total de las mismas (costo sobre factura, más gastos por derechos, seguros, comisiones, fletes y varios) y teniendo en cuenta que el valor total de los retornos desde Asia ascendió a 124.761.956 reales —que habían contribuido al Real Erario por un total de 5.571.359—, ello permite suponer que el desglose de las mercancías asiáticas no filipinas (gravadas al 5 por 100) y las producciones naturales de las islas (totalmente exentas), fue el siguiente: 111.427.180 reales en efectos asiáticos no filipinos y 13.334.776 reales en producciones naturales