Manila, Acapulco y Cádiz: una concepción del comercio español con Oriente en el siglo XVIII

Comenzada la expansión ultramarina del viejo continente a fines del siglo XV y principios del XVI, todo hace suponer que las motivaciones que inspiraban los primeros contactos europeos con las poblaciones de los territorios descubiertos venían determinadas más por razones extramercantiles que por las limitadas expectativas de negocio que ofrecían las incipientes formas de comercio y transporte a distancia entonces conocidas. No obstante, en el transcurso de los siglos XVII y XVIII, un tráfico cada vez más intenso y evolucionado permitiría el logro de beneficios crecientes, la rápida acumulación de capitales y una mudanza en la hegemonía marítima y colonial entre potencias europeas competidoras. La primacía de estas nuevas circunstancias iba a trasladar los objetivos económicos al primer plano del interés general [1].

Así, la proyección cósmica de Europa haría que los rasgos de rivalidad en el tráfico y de lucha económica entre comerciantes, cada vez más actuantes desde el éxito de la expansión colonial hispana, trascendieran del simple nivel de la contraposición de intereses entre mercaderes particulares para instalarse en el plano superior y más conflictivo de la pugna política y el antagonismo de poder entre los gobiernos. La estructuración de los estados nacionales convertiría la doctrina mercantilista y la práctica de sus principios en la norma de conducta económica y expresión del egoísmo exclusivista que caracterizaría a los diversos países europeos. Por ello, un empeño de tanta entidad como el dominio del comercio ultramarino pronto evidenció por sí mismo que lograr imponer la supremacía era una tarea que excedía de la capacidad y recursos de los simples mercaderes individuales, y que semejante empresa requería, necesariamente, una asociación de capitales y el respaldo tutelar del Estado. Consiguientemente, desde mediados del siglo XVII, el régimen de Compañías de comercio privilegiadas comenzaría a constituir un elemento esencial en la acción exterior europea, y su fundación una práctica cada vez más difundida.

El engrandecimiento y riqueza holandeses debidos, en gran parte, a los logros comerciales de su Compañía de las Indias Orientales, dotada de amplísimas atribuciones soberanas delegadas por el Estado —crear y sostener sus propios ejércitos y flotas, conquistar territorios, acordar tratados, designar funcionarios y administrar justicia en

[1] «La ambición de nuevos descubrimientos, la gloria de surcar remotos mares, el fervoroso anhelo de extender la fe, eran el primario objetivo de las arriesgadas navegaciones que emprendía en el siglo XVI la nación española. *No formaba entonces el comercio su principal artículo de política.* Otros principios regían la de aquel siglo, casi todo religioso y guerrero. *No se fundaban en las especulaciones que después ha hecho nacer la observación, la experiencia y la diversa situación de los negocios y que ahora hacen indispensable su atención en todas las naciones cultas.*» (ALMODÓVAR, DUQUE DE: *Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas,* tomo V, pág. 193, Madrid, 1790).

sus dependencias ultramarinas— sirvieron de acicate y modelo a otros países que entendían aquella situación holandesa como la más acreditada fuente de prosperidad económica, criterios que sólo admitirían su declinar según iba imponiéndose, paulatinamente, la cada vez más vigorosa idea de libertad económica [1 bis].

Por otra parte, a lo largo de la centuria dieciochesca, nuevas expediciones y descubrimientos geográficos abrían amplias posibilidades a la obtención de crecientes recursos naturales en zonas del planeta hasta entonces ignoradas o no explotadas, permitiendo vislumbrar un futuro en el que se conciliaban el incremento demográfico que se experimentaba con un mejor nivel de vida para la humanidad. Estos hechos —y las esperanzas que suscitaban— sostenían el optimismo de la sociedad «ilustrada» del siglo XVIII, que intuía en el acceso y movilización de aquellas riquezas la garantía de un crecimiento económico, a la par que una oportunidad de conocimiento y estudio de las formas de vida y conducta de unas culturas hasta entonces legendarias o mitificadas.

En definitiva, favorables perspectivas económicas, noticias y referencias exóticas basadas tanto en la realidad del avance en el conocimiento geográfico, como en las hasta entonces idílicas visiones de una vida natural rusoniana supuestamente practicada por los pueblos remotos, confluían en dar auge a un ambiente de expectación científica, curiosidad antropológica e interés económico propicio para el éxito de las obras que abordaban aquella temática.

Esto es lo que posibilitó que a partir de 1770 se registrara, como acontecimiento intelectual destacado, la profusa circulación en Francia —y posteriormente por todos los cenáculos «ilustrados» europeos— de un polémico libro editado en Amsterdam aquel año: *L'Histoire Philosophique et Politique des Etablissemens et du Commerce des Européens dans les Deux Indes,* cuya influencia sería decisiva en los acontecimientos posteriores. Esa celebridad se vio favorecida por la inmediata persecución de que fue objeto por las autoridades gubernamentales y eclesiásticas galas. El escándalo de las proposiciones defendidas en el libro —evidentemente subversivas en lo político y religioso— impulsó el triunfo de una segunda edición, ahora ampliada en el texto y también impresa en Holanda (La Haya, 1774), aunque igualmente sin firma. Finalmente, una tercera y definitiva tirada foránea (Ginebra, 1780), aparecía ya con la rúbrica de su autor: el abate Guillaume Thomas Raynal.

El éxito de la obra vendría multiplicado por un auténtico torrente de reimpresiones y traducciones [2], lo que patentiza la universalidad de su proyección. Pero con

---

[1 bis] En el caso de España, los criterios favorables a la creación de Compañías de comercio habían sido combatidos a principios del siglo XVIII por JERONIMO DE USTARIZ en su *Teoría y práctica del comercio,* en tanto que BERNARDO WARD, en su *Proyecto económico,* juzgaba las compañías positivamente. Por su parte, el Marqués de SANTA CRUZ DE MARCENADO, en su *Rapsodia económico-política,* aceptaba una limitada y temporal existencia de compañías privilegiadas, línea ecléctica entre privilegio y libertad económica que también sostendría posteriormente Francisco de Cabarrús. También en la segunda mitad del XVIII, se mostró partidario de las compañías el conde de Floridablanca y, aunque enemigo del privilegio, el Conde de Campomanes lo defendía únicamente en el caso de las Compañías coloniales. (Cf. CARMELO VIÑAS MEY: *Las Compañías de comercio y el resurgimiento industrial de España en el siglo XVIII,* Revista Nacional de Economía, núm. 36, págs. 240-250, Barcelona, 1922).

[2] Se desconoce con exactitud el total de reediciones, reimpresiones y publicaciones parciales efectuadas

independencia de su prestigio revolucionario por la manifiesta hostilidad que mantenía frente al entonces vigente orden estamental del Antiguo Régimen, el libro de Raynal —y eso es lo que nos interesa— supuso en su tiempo la más completa y valiosa fuente de datos y noticias sobre las posibilidades económicas (población, producciones, tráfico, etc.) de los territorios ultramarinos dependientes de las naciones europeas.

En España, no obstante las censuras y condenas que impedían la propagación del texto francés —ya que había sido incluido en el «Indice» y su lectura prohibida incluso a quienes tenían autorización para la consulta de libros prohibidos—, la obra de Raynal fue traducida parcialmente y editada entre 1784 y 1790 por el duque de Almodóvar, bajo el anagrama de Eduardo Malo de Luque [3], versión que, pese a no haber abordado la totalidad del original, constituyó una adaptación extraordinariamente sustantiva y enriquecedora respecto alguno de los temas estudiados, pues ampliaba ciertas cuestiones someramente tratadas por Raynal. Tal es el caso de las referencias que éste dedicaba a las islas Filipinas dentro de su consideración sobre el comercio colonial con Asia por compañías privilegiadas, y acerca de cuyos planteamientos la adaptación española difería en algunos puntos.

Mas, al margen del posible análisis de la diversidad de criterios entre el autor y el traductor sobre las formas y finalidades del comercio con Oriente —la necesidad o no de grandes asentamientos europeos para la prosecución del comercio con aquellos territorios, o el planteamiento del tráfico mercantil bajo privilegio exclusivo o en régimen de libertad de comercio [4]—, pretendemos en este trabajo destacar algunas consideraciones recogidas en el texto de Almodóvar acerca del viable desarrollo y explotación de los recursos del archipiélago filipino mediante la actuación de la Real Compañía de Filipinas (que debía abrir una nueva vía de comercio que rompiera el virtual monopolio de tráfico ejercido por el Galeón de Acapulco), así como un análisis de los resultados de aquella Compañía en los primeros años de su actividad mercantil.

Obstáculos y posibilidades para el desarrollo económico de las Filipinas

El duque de Almodóvar, al ocuparse en su adaptación de la presencia española en Asia, se ceñía a la realidad colonial existente en el momento en que escribía, no llevando a cabo una exaltación complacida, aunque estéril, de los anteriores y más extensos dominios hispanos, aunque sí aludía a las extensas posesiones lusitanas incorporadas a la corona de Felipe II y ulteriormente perdidas. Pero no se lamentaba

---

de la obra de Raynal: R. R. PALMER estima «55 ediciones en cinco o seis idiomas»; HANS WOLPE calcula «30 ediciones diferentes entre 1770 y 1787», citando que LA HARPE «además de las ediciones auténticas, señala más de 40 ediciones piratas»; FEUGERE computa un total de 70 ediciones y GEORGE RUDE indica que la obra de Raynal «tuvo 35 ediciones en cinco o seis idiomas en los treinta años siguientes a 1770».

[3] MALO DE LUQUE, EDUARDO: *Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas* (Imprenta de Antonio de Sancha, Madrid, 1784-1790). Esta versión de la obra de Raynal sólo comprendía los cinco primeros libros de los diecinueve de que constaba el original francés.

[4] Para una más amplia referencia de esta cuestión, y los contrastes entre el original francés y la adaptación española, me remito a mi libro *Ilustración e intereses estamentales* (Editorial de la Universidad Complutense, Madrid, 1982)

pasivamente de ello, sino que de forma activa abordaba con energía la puesta en explotación de los territorios y recursos todavía disponibles [5].

Por otra parte, llevaba a cabo, desapasionadamente y con gran honestidad, una valoración crítica del proceso colonial hispano en Oriente, mencionando los inconvenientes —generales y específicos— que atañían al archipiélago filipino. Entre los primeros incluía los desaciertos hispanos en el propósito y gestión gubernamentales, y aunque atribuía involuntariedad a los errores del Gobierno [6], era lo suficientemente justo para graduar la responsabilidad en las faltas según la posición, más o menos elevada, de quien las había cometido; por ello, en su opinión, los errores políticos no podían justificarse ni ampararse en los fallos de los meros ejecutores. Del mismo modo, veía la gravedad que para una eficiente labor de gobierno ofrecía la pugna de competencias y disputa sobre atribuciones que surgía entre los distintos poderes situados en un mismo nivel de influencia y lejanía del poder central, juzgando como esterilizante la competencia de jurisdicciones nacida entre los distintos poderes locales [7].

Igualmente, y más allá de la conducta de las autoridades, aludía Almodóvar a un frecuentemente indebido comportamiento particular de los españoles establecidos en las islas, censurándolo, aunque con un patente sentido estamental: «pasados los primeros tiempos del fervor de la fe y gloria de la conquista, *se apoderó de los ánimos un vil y mal entendido interés y se radicaron las malversaciones. La mayor parte de las gentes que después fueron pasando a aquellas remotas posesiones solían ser de las heces de la nación»*, concepto despectivo hacia el pueblo llano que tenía más justificada razón cuando, asimismo, censuraba la lamentable desunión entre los colonizadores a causa de míseras parcialidades regionales: *andaluces, gallegos, vizcaínos, montañeses, son en Filipinas otras tantas odiosas separaciones, que las hace parecer naciones diferentes y, como si no fueran vasallos del mismo Príncipe, naturales de la misma península y de la misma Corona, se tiran unos a otros con mortal encono y grave perjuicio del bien público* [8].

Además, entre los obstáculos al desarrollo económico filipino concretamente atribuibles a los naturales y residentes en las islas, Almodóvar señalaba el escaso espíritu laboral imperante, vinculado a la absoluta dependencia del comercio del archipiélago con el puerto americano de Acapulco, y decía así: «un celo indiscreto o mal dirigido distrajo de las labores y aplicación (a) aquellos colonos, en sí propensos

---

[5] Decía ALMODÓVAR: «No sería oportuno detenernos ahora más tiempo en hablar de unas posesiones que algunos años después arrancaron los holandeses... La humana vicisitud cambió el aspecto de aquel coloso oriental de la dominación española; *sin embargo, en las posesiones que le dejó la suerte,* le han quedado medios de hacerse respetar de sus émulos o enemigos y de aquellas remotas naciones; *le han quedado recursos para enriquecerse; le ha quedado disposición para hacer floreciente su comercio y felices (a) dilatadas provincias y numerosos pueblos.»* (ALMODÓVAR, duque de:/o MALO DE LUQUE, Eduardo/: *Op. cit.*, vol. V, págs. 191-192).

[6] *Ibídem* (Vol. V, pág. 205): «Ocupados los ministros de un cúmulo considerable de objetos, no alcanzan a discernir sus respectivas importancias; de las faltas del gobierno, que debemos presumir involuntarias, nacen los errores políticos que arrastran perniciosas consecuencias. A semejantes errores se añaden los que luego proceden de la ejecución...»

[7] *Ibídem:* (Vol. V, págs. 205-206): «... la Prelacía y su clero, los regulares y sus exenciones, forman una rivalidad que daña la causa común. Entre estas jurisdicciones (y) la del General, de la Audiencia y demás instituidas por el gobierno..., se encuentra un continuo choque, que propaga su dañoso impulso a proporción de la grande distancia del brazo fuerte de la metrópoli.»

[8] *Ibídem* (Vol. V, págs, 206-207).

a la inacción. *El comercio demasiado lucroso con la comunicación de la América, les acostumbró a mirar como intolerables y aun vergonzosas las más honradas ocupaciones»*. Por el contrario, y a diferencia de su crítica hacia los indígenas y los residentes hispanos, elogiaba la laboriosidad de los inmigrantes chinos a las islas, quienes en aquellas tierras prestaban a la agricultura y la manufactura «una actividad que les estaba rehusando la indolencia filipina y la desidia o vanidad española», lo que le llevaba a la conclusión de que «el bien que en esta parte gozan las Filipinas, ha sido principalmente obra de los chinos allí admitidos». [9]

Del mismo modo, tampoco olvidaba citar, como factor negativo en la situación del archipiélago, la inadecuada formación de quienes ejercían rutinariamente el comercio en Filipinas. Almodóvar, como «ilustrado», comprendía la exigencia de acomodar la conducta en los negocios a los nuevos planteamientos que la época imponía: *«la filosofía del comercio* —decía—, *la economía política,* son dos nuevas regiones del conocimiento humano cuyo descubrimiento se debe a la ilustración del siglo. La ignorancia de sus principios, o quizá la tenaz preocupación de seguir otros muy opuestos y sujetarse a inveterados errores autorizados por la costumbre, había desviado del verdadero rumbo a la mayor parte de los hombres en quienes se hallaba el manejo de los negocios».

En efecto, a dicha ignorancia había que sumar el apego a invariados comportamientos y una tradicional incuria: «los vecinos de aquella capital (Manila), obstinadamente se encierran en sus envejecidas opiniones; tienen un mortal odio a toda novedad por ventajosa que sea y aborrecen los medios de adelantar la agricultura y de fomentar la industria. Contentos con el resabiado comercio de la nao de Acapulco, cierran los ojos a cualquier otro bien, interés común o recíproca utilidad. No hacen reflexión de que en poco más de doscientos años han entrado en Manila, según un moderado cálculo, más de 350 millones de pesos fuertes de Acapulco y 50 millones en oro, que han dado las islas, sumas bien capaces de hacerles poderosos; pero en vez de hallarse el país opulento y floreciente, se ve en un deplorable estado. Todo este inmenso caudal, fuera de circulación, sepultado en los escondidos senos del Asia, vertido por otros sumideros, apenas, como un torrente, ha dejado señales de la rapidez de su curso». Señalaba Almodóvar, como ejemplo de la torpe actitud de los comerciantes de Manila, que los más recientes intentos de mejora llevados a cabo por las autoridades de la metrópoli —la inauguración de la Real Sociedad Económica de Manila, en 1781, y la fundación de la Real Compañía de Comercio de Filipinas, en 1785— «han padecido la más cruda oposición de parte de la indolencia y la avaricia, que han empleado todo su conato en procurar que se revoquen aquellas convenientes providencias o en inutilizarlas» [10].

En cuanto al proceder del fisco, Almodóvar lo incluía entre los obstáculos existentes para el desarrollo filipino. Lo juzgaba «ordinariamente propenso a coger el fruto de sus operaciones con precipitada anticipación (por lo que) suele causar fatales consecuencias que rara vez reflexiona»; sugería se suprimieran los estancos existentes

---

[9] *Ibídem* (Vol. V, págs. 211-213).

[10] *Ibídem* (Vol. V, págs 208 y 319).

(sobre el vino de «nipa», el «buyo» o betel, y el tabaco), y que se lograra un incremento recaudatorio en tributos que procedieran del desarrollo económico de las islas: «los diezmos, los derechos de mar, las medias anatas, las bulas y otros renglones, son ramos que progresivamente deberán lograr su respectivo beneficio, con recíproca ventaja del vecino y del erario, pues proporcionan semejantes beneficios el bienestar de los habitantes y la circulación de riquezas».

Al hacer historia del comercio de Filipinas, recordaba Almodóvar cómo inicialmente el tráfico había tomado el rumbo del Perú, si bien posteriormente, y habiéndose comprobado que los vientos «alisados» favorecían un camino más corto hacia Méjico, la corriente del comercio se había orientado hacia el puerto de Acapulco, acabando por centrarse en él toda aquella actividad mercantil.

Las crecientes relaciones entre el archipiélago filipino y Nueva España —que cada vez ejercía una más amplia demanda de artículos suntuarios, respaldada por la solvencia que su producción de plata garantizaba— eran factor esencial para que existiese un continuo aumento en el valor del intercambio entre Oriente y América. Por otra parte, la avidez argéntea, característica tradicional de Asia, hacía que la relación oro-plata en Manila fuese muy favorable para los comerciantes españoles instalados en el archipiélago filipino, quienes podían obtener a precios altamente convenientes los artículos de China, Insulindia o Japón, pagándolos con plata americana lograda en su comercio con Acapulco y con la remitida desde Méjico a Manila como situado para los gastos de defensa y establecimiento de las colonias asiáticas [11].

Pero este incremento de tráfico y su incidencia en el mercado americano despertaron las quejas de los comerciantes andaluces. Sus reclamaciones, elevadas a la Corte, consiguieron que oficialmente se limitase el valor del comercio filipino con Acapulco, disponiéndose que se decomisara el exceso de carga que transportara el Navío de Manila sobre el máximo valor autorizado. Así, en 1604, para las mercancías que anualmente entraran en Nueva España procedentes de Filipinas, se estableció el límite de 250.000 pesos, a la par que se situaba en 500.000 pesos el del dinero que podía retornar con el galeón a Manila.

Estas actuaciones gubernamentales, como era de esperar, llevaron aparejado convertir aquel tráfico y su puerto de arribada en América, en una corriente de contrabando en continuo medro y en un centro de fraude fiscal. Así describía Almodóvar el auge de Acapulco y su comercio: «Este puerto... es grande, seguro y cómodo, pero sumamente malsano. Contiene su población unas cuatrocientas familias de chinos, mulatos y negros. Pero al arribo del galeón parece una gran ciudad, por el

---

[11] *Ibídem* (Vol. V, págs. 218-219): «Desde el tiempo del descubrimiento y conquista (de Filipinas), los españoles comenzaron a hacer su comercio con lucrosísimas ventajas. Trocaban la plata..., por el oro, cera, pimienta, canela. Enamorados los indios de la moneda acuñada, daban por cuatro pesos (plata) una onza de oro. Con la propia afición daban canela, cera y pimienta... En las embarcaciones que se enviaban a Nueva España, se llevaban aquellos efectos, cuya venta importaba considerables sumas. Estas entraban en Manila, al mismo tiempo que el situado remitido desde México... En estos términos lograban los españoles de Manila, a unos precios muy ínfimos, toda suerte y calidad de efectos de la China que vendían con exorbitante ganancia en Nueva España.»

concurso de negociantes de todas las provincias del reino de Méjico que truecan su plata, su cochinilla y algunos otros efectos por especierías, porcelanas, muselinas, telas, sedas, aromas y otros géneros del Asia. *Esta es la famosa feria en que desvergonzadamente se ve consumado el fraude del Nuevo Mundo, empezado con osadía en el antiguo»* [12].

En efecto, el fraude se iniciaba en Filipinas ajustando la carga del Navío de Acapulco al valor total reglamentado, pero consignando las mercancías enviadas a unos precios ínfimos para eludir la finalidad limitativa pretendida por el reglamento. El resultado era la entrada por Acapulco de grandes cantidades de productos asiáticos que no satisfacían los derechos fiscales correspondientes, el que los mercaderes filipinos obtuvieran inmensas ganancias y que al quedar cubierta gran parte de la demanda americana con el comercio de Manila existiera lesión para los intereses mercantiles andaluces.

Lógicamente, los comerciantes de Sevilla, como los de Cádiz [13], conocedores de estas prácticas fraudulentas, se quejaban del tráfico entre Manila y Acapulco con el argumento de «la ruina que causaba al comercio de España la introducción (en América) de tejidos de seda y demás géneros de la China», al igual que el daño que ello suponía para las propias manufacturas hispanas. A estas quejas respondían los mercaderes de Filipinas instando el que se aumentasen las cantidades autorizadas por el permiso, único medio de subsistencia del establecimiento asiático.

Tal cúmulo de razones y dispares argumentos produjeron una vacilante e indeterminada política gubernamental y administrativa acerca de esta cuestión, hasta que en 12 de agosto de 1702, tras el oportuno informe del Consejo de Indias, fue decidida una elevación en el valor del envío de géneros desde Manila a Acapulco al máximo anual de 300.000 pesos, autorizándose que en el retorno de metálico a Filipinas se elevara el límite hasta 600.000 pesos. A la par se adoptaban medidas para evitar los excesos y fraudes en la valoración de los carguíos, se procuraba garantizar la percepción de los derechos reales en Manila y Acapulco y se otorgaba el derecho de inclusión, como partícipes en el tráfico con América, a los naturales de España residentes en Filipinas y a los militares con destino en las islas, excluyéndose de aquella prerrogativa a los ministros, eclesiásticos (seculares y regulares) y a los forasteros en el archipiélago.

Pero estas concesiones eran una mínima contrapartida a la decidida política restrictiva del nuevo reglamento del comercio filipino con América, cuya principal finalidad, según decía Almodóvar, era «estrecharle y disminuirle». Así, con tal propósito, se prohibió a todos los habitantes de América entrar en dicho tráfico, reservándole a los filipinos, pero vedando a éstos, a su vez, el adquirir directamente

---

[12] *Ibidem* (Vol. V, pág. 220).

[13] «El monopolio de Sevilla, confirmado en 1591 y 1626, fue desapareciendo lentamente en el transcurso del siglo XVII en beneficio de Cádiz; pero permaneció la idea de un monopolio andaluz... (que) continuó ahogando la economía española hasta 1778... Al escándalo del contrabando entre la metrópoli y las colonias, debe añadirse el que daba lugar al que se hacía entre las mismas colonias o entre Méjico y Filipinas; ... el tráfico ilícito representaba los dos tercios del comercio colonial en el año 1686. Sin embargo, no hacía más que empezar. Debía alcanzar su máximo durante el siglo XVIII, a pesar de las reformas administrativas de los Borbones.» (VICENS VIVES, Jaime: *Historia Económica de España,* págs. 364-374, Barcelona, 1967.

en China los géneros apetecidos, limitando su compra a las mercancías que los chinos llevaran a Manila, controlando estas entradas al tiempo que se tasaba su precio en el que señalaran las autoridades.

Para Almodóvar, «tan considerables faltas de conocimiento sobre los primeros principios de comercio y economía, no podían menos de producir los fatales efectos que progresivamente fueron experimentando» [14]. A esta política errónea se uniría posteriormente la prohibición de despachar ninguna clase de género asiático desde cualquier punto de Nueva España hacia Perú, quedando en este sentido paralizado el tráfico de productos orientales anteriormente existente entre ambos virreinatos americanos.

La influencia y gestiones de los mercaderes andaluces y la reiterada denuncia del perjuicio que al comercio metropolitano causaba el tráfico filipino, con su excesiva y fraudulenta introducción en América de textiles asiáticos, conseguiría que finalmente (por Real Cédula de 27 de octubre de 1720), se prohibiera la entrada de tejidos de China, lo que provocó el clamor desesperado del comercio de Manila.

Contra tal disposición protestaban las representaciones cursadas desde Filipinas (del gobernador, audiencia, fiscal, arzobispo, cabildo, comunidades religiosas y ayuntamiento de Manila), manifestando la necesidad de conciliar los evidentemente opuestos intereses del comercio filipino y el de Cádiz y Sevilla, destacando una serie de argumentos [15], con los que pretendían —y lograron— que la Real Cédula de 1720 fuera revocada, llegándose así a la relativamente ventajosa situación que conocería el comercio filipino a partir de la posterior vigencia de la Real Cédula de 1734 (en cuyo capítulo 2.º se especificaban las razones y más amplios límites bajo los que se autorizaría el tráfico entre Manila y Acapulco, en el futuro) [16].

---

[14] ALMODÓVAR, duque de *Op. cit.*, (Vol. V, pág. 225)

[15] Eran tales argumentos del siguiente tenor: «ser más dañosos y traer mayores inconvenientes los fraudes del comercio de Sevilla y Cádiz que el de las Filipinas» por ser «más considerables los perjuicios de la ilimitada extracción de dinero por las flotas de América y puertos de España, que la limitada que se hace por Manila; porque esta plata va ordinariamente a parar a la China, *de donde no sale*, y como en un pozo queda entre los chinos que no son enemigos nuestros; pero la otra gira entre las naciones europeas, enemigas o usurpadoras de nuestro comercio y *circula una gran parte de aquel metal entre las naciones asiáticas contrarias o nada parciales de nuestras posesiones*. También se indicaba que «la decadencia de las manufacturas españolas debía atribuirse a la peste que había afligido la Andalucía a mediados del siglo antecedente; a la transmigración de la gente sana a Murcia y Valencia, donde se habían acrecentado las moreras y telares; a los impuestos exorbitantes, principalmente el de millones; a la concurrencia de estofas extranjeras, facilitada con la rebaja de derechos de aduana que se les había concedido; a la superior industria de fábrica inglesa, holandesa y francesa, que a favor de la libertad y privilegios que gozaban sus manufacturas habían suplantado a las de España»; e incluso al cambio de moda en los trajes, que había hecho decaer el valor de los tejidos de seda, no por la competencia de los géneros procedentes de China, sino por la supresión en el traje «llamado militar» de rizos, terciopelos, fondos y rasos.

Finalmente, confirmaba la certeza de tales motivos de decadencia el que «de mil toneladas de sedería que llevaba cada flota a América, eran escasamente 125 de fábricas nacionales, y que habiéndose juzgado a propósito para fomentarlas excluir las extranjeras, había sido preciso levantar inmediatamente la prohibición so pena de no despachar la flota, por no haber efectos con que cargarla.» (ALMODOVAR: *Op. cit*, págs. 228-230).

[16] Decía así el capítulo 2.º de la Real Cédula de 1734: «Atendiendo al derecho que tienen los naturales y habitantes de las islas Filipinas para comerciar con el Reyno de Nueva España, y siendo justo no negarles el comercio con la China, ni por consiguiente el tráfico con el referido Reyno de Nueva España de aquellos

Procede igualmente recordar que, precisamente en los momentos previos a que fuera definitivamente dictada esta última disposición de 1734, una precedente Real Cédula de 29 de marzo de 1733 concedía el establecimiento en Cádiz de una compañía privilegiada de comercio con el nombre de Filipinas, intento que fracasaría, pues las presiones de Manila, junto con la oposición mancomunada de las potencias europeas, impidieron su consolidación, no llegando a mantener relaciones efectivas con el archipiélago asiático.

Este frustrado propósito de conceder el tráfico con Manila a una compañía privilegiada se había suscitado tratando de emular el modelo holandés y, según Viñas Mey [17], tal intento pretendió atraer a nuestra patria los beneficios del comercio con Oriente a partir de la ventajosa circunstancia que suponía el dominio hispano sobre aquellas islas. Para este autor resulta evidente, de la lectura de los escritos de Ustáriz, la amargura con la que entonces, desde España, se consideraba el hecho de que Holanda se hubiera alzado con el control comercial y marítimo de las Indias Orientales. En efecto, la iniciativa en el descubrimiento y colonización de América, mantenida por España durante más de dos siglos, era una espléndida tradición que hacía que los escritores economistas hispanos de la época estimaran que todos los territorios y mares de las Indias —así Orientales como Occidentales— constituían algo privativo para la acción española; y al lamentarse del ejercicio por Holanda del dominio marítimo desde Arabia a Japón, lo consideraban un despojo del derecho hispano, en tanto que juzgaban como lícito y admisible el que España sostuviera el monopolio comercial sobre el continente americano.

Tal sentimiento reivindicativo e imperialista había hecho que, previamente al nacimiento en 1733 de aquella compañía, ya hubieran existido planes y sugerencias sobre el tráfico directo entre España y Filipinas. Ustáriz —recuerda Viñas Mey— hablaba de que algunos españoles «han ideado establecer la navegación y moderado tráfico en las Indias Orientales, pasando por la costa de Africa». Pero este rumbo no sería el elegido por la primera Compañía de Filipinas. Marcenado, autor del proyecto (en cuya realización se esforzó denodadamente el ministro Patiño), se inclinó en favor de efectuar aquel comercio por la vía del estrecho de Magallanes, por entender tal camino más breve, seguro, barato y sano que el que se practicaba mediante Nueva España. Estimaba que la compañía debía comenzar por «fortificar la tierra magallánica, un puerto, y construir allí almacenes y hacer el comercio en derechura por dicho

---

texidos en surtimiento, con los que se fabrican y producen en las mismas Islas, por no poder de otra forma subsistir y conservarse, ni ser bastante para ello los géneros y frutos que en ella se producen: Permito y concedo al referido comercio de Filipinas que cada año en el Galeón o Naos, que de aquellas Islas salieren para el Reyno de Nueva España por el situado de ellas, pueda enviar y envíe el referido Reyno 500.000 pesos de principal o empleo en Filipinas, en *Texidos y ropas de seda de la China,* en surtimiento y en los demás frutos y géneros que hasta ahora hubieren podido y debido comerciar, y que pueda retornar a dichas Islas en el referido Galeón o Nao *un millón de pesos* por cada año; empezándose a practicar este mi *Real permiso y reglamento,* desde el primer Galeón o Baxeles, que después de haber llegado este despacho a aquellas Islas, salieren de ellas para Nueva España, el qual se haya de continuar los años siguientes, y sucesivamente en adelante.» (ALMODÓVAR: *Op. cit.,* págs 231-233) (Los subrayados, así en el original).

[17] VIÑAS MEY, CARMELO: *Las Compañías de comercio y el resurgimiento industrial de España en el siglo XVIII* (Revista Nacional de Economía, núm. 36, pág. 263, Barcelona, 1922).

puerto», trayendo a España no sólo especias y perfumes de Oriente que evitaran la intermediación holandesa, sino también materias primas para las manufacturas de la metrópoli («algodón, seda y lino *en rama* para que tengan material y ganancia las fábricas de España»), y ejerciendo el monopolio del comercio intermediario de la plata («ganaríamos también lo que hoy ganan las Indias en el trueque de plata por oro de los chinos que comercian con Filipinas») [18].

La compañía, nacida para rivalizar con Holanda, fue concebida sobre principios análogos a los sostenidos por los competidores a los que se pretendía combatir, recibiendo la facultad de sostener fuerzas militares, ejercer soberanía en los territorios en que se estableciera, etcétera. El fracaso de aquel primer intento de erigir una compañía privilegiada para el comercio con Oriente y la comprensión de la necesidad de reducir aquellas pretensiones megalomaníacas a los justos límites de las posibilidades españolas, serían claros antecedentes para la fundación en 1785 de una segunda Compañía de Filipinas. La experiencia anterior haría que su establecimiento se hiciera con carácter exclusivamente mercantil, sin privilegios de soberanía, pues el interés del comercio y del Gobierno por hacer viable el tráfico directo entre la metrópoli y el archipiélago conllevaba concebirlo en el marco estricto de la realidad, proyectándolo con criterios de objetividad [18 bis].

Hecha referencia, por tanto, de los obstáculos e impedimentos que históricamente habían afectado al comercio con Filipinas, pasaba Almodóvar, en su versión, a tratar de las posibilidades que para el futuro ofrecían los recursos de aquellas islas. Así titulaba el Capítulo XI del Volumen V de su adaptación, *«Estado de las Filipinas, desde el año 1764 hasta el de 1785 en que se erigió la Real Compañía de su nombre: nociones de los géneros, frutos y comercio de estas islas.»*

Almodóvar, al valorar (aunque con carácter de nociones) los recursos para el posible desarrollo del archipiélago filipino, señalaba como hitos en la eventual transformación económica de las islas la salida de los ingleses de Manila, tras su conquista y saqueo de la ciudad en 1763 y la fundación de la Real Compañía de Comercio en 1785.

En efecto, el conflicto con Inglaterra había atraído la consideración de la Corte española hacia las Filipinas, y aquel interés conduciría a que se tomaran ciertas decisiones, entre las cuales —según Almodóvar— había destacado la de «abrir la navegación de España a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, despachando varios buques del Rey por este rumbo que no habíamos frecuentado y que, en la pretendida exclusiva de los holandeses, siempre se habían visto obstáculos no vencidos hasta este tiempo». La política del ministerio de Floridablanca fue pausada y sus

---

[18] SANTA CRUZ DE MARCENADO, MARQUÉS DE: *Rapsodia económico-política,* (Cf. Viñas Mey: *Op. cit.,* pág. 266), Madrid, 1731.

[18 bis] En la Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas, de 10 de marzo de 1785, quedaba claramente especificada —pese al Reglamento para el comercio libre de 12 de octubre de 1778—, la inclinación de las autoridades españolas por el comercio exclusivo y privilegiado. El artículo XXIII de aquella Real Cédula decía: «En los veinticinco años de su duración (la Compañía) debe gozar de *privilegio exclusivo* para todas las expediciones que hiciere a las Islas Filipinas y otras partes de la Asia que tengan relación con ellas, y también para el retorno de sus frutos y efectos a los puertos habilitados de esta península.»

avances iban precedidos del aseguramiento previo de sus pasos. Así, la primera de esas expediciones partió de Cádiz en 1764 y se computaron 14 viajes, con sus retornos, hasta 1784. Por otra parte, se buscó la adquisición de plazas y facilidades comerciales en el litoral africano. Por el Tratado de San Ildefonso de 1778, Portugal cedió a España las islas de Fernando Poo y Annobon, reconociéndola derecho a traficar con los puertos de Río Gabón, Camarones, Santo Domingo y Cabo Famoso. Es poco conocido el hecho de que esta presencia de España en el golfo de Guinea fuera debida a las miras de expansión en Oriente que habría de realizar la compañía filipina [19].

Al margen de estos pasos previos para un posterior asentamiento eficaz del tráfico se habían considerado las posibilidades ofrecidas por las islas. En consonancia con ello, Almodóvar abordaba la exposición de los recursos naturales del archipiélago: realizaba un repaso de los géneros y frutos que ofrecían las Filipinas —ampliando mucho el inventario de posibles mercancías de comercio efectuado anteriormente por Cabarrús [20]— y juzgaba a las islas merecedoras de que en ellas se fomentase la agricultura, la industria y el comercio, ya que «propios para traficar, se dan en su feraz territorio más considerables productos que en ninguna parte del Asia». La enumeración de los que denominaba «excelentes artículos comerciables de su suelo» incluía: el *oro,* «allí objeto de comercio, como cualquier otro género, pues no se acuña en moneda ni se la ve correr en sus plazas»; la *plata,* que «aunque producto forastero debe regularse como propio, porque la situación local y política de Manila la constituye en mercancía del país, como que son nuestros pesos la única moneda que corre en la India»; los *sigayes* (caurís), «caracolillos que sirven de moneda para el comercio de Siam, Bengala y otras regiones de la India»; el *cobre,* «de que se acuña moneda en el país»; *hierro, azufre, salitre, ámbar,* además de *conchas de tortuga, nácar y perlas.*

Con referencia a la riqueza de sus producciones agrícolas, decía Almodóvar que el suelo filipino «recibe agradecidamente el cultivo de la *caña de azúcar»;* además de excelentes y abundantes otros frutos como el *coco, nipa, betel, areca, cacao, pimienta, canela, hachote* (especie de azafrán), *jengibre, alcanfor,* etcétera, y «cómo se sacan muy buenos *aceites de coco, de ajonjolí, de palo, de tangan-tangan* y de la *corteza del calingad».* Proseguía Almodóvar encomiando cómo «es pródigo aquel fértil suelo de preciosas maderas»: *sibucao* o *palo de Campeche; palo de Aguila, ébano, narra,* «especie de ébano rojo con vetas»; *tíndale* y *sándalo;* así como maderas para naves: *guijo,* «excelente para la construcción de marina»; *palo María,* «para la pequeña arboladura», y también materias propias para los barcos: *brea, abacá,* «especie de arbusto, llamado árbol del cáñamo, porque su corte sirve para hacer cables»; *gamati* o cabo negro, para el mismo uso; *bonote* o cairo (estopa de coco), «utilísimo para calafatear». Igualmente citaba como

[19] VIÑAS MEY, CARMELO: *Op. cit.,* pág. 267 (Floridablanca proyectaba encargar a la Compañía del comercio negrero —Fernando Poo sería mercado franco—, y del monopolio del ébano).

[20] La referencia de Cabarrús acerca de la «prodigalidad con que la Providencia parece haber sembrado en las Filipinas los géneros indispensables para el comercio», incluía: caurís, hierro, cobre, arroz, azúcar, tabaco, cera, pescado seco, oro, y más indeterminadamente, «varias especies de maderas exquisitas y otras varias producciones raras y desconocidas»; así como «muchas producciones de las Filipinas de cuyo sobrante podemos surtir a varias naciones de Europa». (vid. DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas,* pág. 286, Sevilla, 1965).

mercancías de tráfico habitual en las islas «la *tela de vela* que se teje en Ilocos, velamen de gran uso en los mares de la India y Manila» y las *terlingas,* «especie de cotonia de mucho consumo».

Respecto a los abastecimientos que ofrecía el archipiélago, se excusaba de mencionar, por sabido, el *trigo, maíz* y otras cosechas establecidas desde la conquista, destacando una promisoria venta del *arroz* como «considerable artículo de comercio en la China y la India, donde suelen marrar las cosechas, a un punto que muere de hambre infinita gente». Igualmente proclamaba la autosuficiencia de las islas: «no depende de otros países su propia subsistencia; la tiene bien segura este prodigioso archipiélago; no hay región de Asia más abundante», y cerraba tan positiva afirmación indicando cómo las Filipinas, además de contar con cuanto necesitan para la manutención de sus habitantes y el comercio, podrían completar sus producciones con «las especierías, si se las naturalizase, propagándolas eficazmente desde el territorio tan vecino de las Molucas».

Finalmente consideraba las tres mercancías en cuyo potencial desarrollo veía una mayor rentabilidad futura: el algodón, la seda y el añil. «El *algodón* —decía— es de excelente calidad; ya en el día se cuenta por un precioso artículo de comercio y es capaz del extraordinario fomento de industria... Le ha empezado a promover la Sociedad Económica y puede hacerle prosperar la compañía. La *seda* es en Filipinas un nuevo fruto, que por dirección y encargo de la Sociedad en 1780, envió desde la China el P. Galiano, religioso agustino, y prevalece prodigiosamente; se hacen nueve cosechas al año y es susceptible de inmensas ventajas. El *añil* es otro precioso género que antes era de mala calidad, cultivado con descuido y casi inservible, pero desde el año 1779 ha sido promovido eficazmente, y debe ser este género un considerable objeto de comercio muy digno de una protección bien entendida».

Pero el inventario de las riquezas naturales y producciones de las islas no podía hacer olvidar sus recursos humanos: la información demográfica que ofrecía Almodóvar [21] era más amplia que la aportada por Raynal, quien decía que «en todo el archipiélago no se enumera, según el recuento de 1752, más que un millón trescientas cincuenta mil indígenas que se hayan sometido al yugo español» [22].

Esta escueta referencia era muy ampliada por Almodóvar, incluso con consideraciones étnicas y antropológicas de la que describía como «numerosa población filipina», tanto de las «naciones salvajes o bravas» —cuyo cómputo era «regulación arbitraria»— como de los indígenas habitantes del «país dominado», sobre los que «no se padece esta incertidumbre, especialmente en los naturales reducidos al cristianismo, pues el cálculo es seguro, en lo posible, por medio de los párrocos». Indicaba Almodóvar —sobre datos actualizados en 1783— que según los estados remitidos, la última numeración hecha por diócesis «ofrecía un total de 1.196.953 habitantes». A esta matrícula eclesiástica debía añadirse la correspondiente a gentiles y moros

---

[21] ALMODOVAR, DUQUE DE: *Op. cit.*, vol. V, pág. 134.

[22] RAYNAL, GUILLAUME THOMAS: *Histoire Philosophique et Politique des Etablissemens et du Commerce des Européens dans les Deux Indes.* (Vol. III, pág. 103, Ginebra, 1780).

tributarios, «con cuyo número pasa el estado de población del millón trescientas cincuenta mil almas en que lo regula el abate Raynal» [23].

Este recuento de los recursos filipinos en producciones y población hacía que Almodóvar confiara en el futuro desarrollo económico de las islas y en el porvenir del comercio hispano con Oriente: «el más poderoso medio de que se vean florecientes las Filipinas —señalaba— es de hacer cultivar sus fértiles, dilatados campos y dar valor a sus frutos. Sobre estos principios debe fundarse el fomento de la industria, la que ha de dar movimiento a la circulación de su tráfico. Este obliga, precisamente, a formar en Manila el centro de las operaciones del comercio español en Asia»; y completaba su consideración señalando que el estímulo de la producción y tráfico de los géneros asiáticos no podía perjudicar —competitivamente— a las mercancías metropolitanas, pues «desprovista España de manufacturas propias para su propio consumo y para surtir el de sus vastísimas posesiones del Nuevo Mundo, está muy lejos de creer que pueda perjudicarla el lucroso comercio (con Oriente) tan apetecido por los demás pueblos de Europa. *Debe fomentarlo por todos los medios y promover la felicidad de sus posesiones asiáticas,* y dado que —según decía— las naciones rivales abusaban de las ventajas que España les ofrecía con su pasiva actitud comercial: «más decoroso, más útil, más necesario y aun urgente, es salir de aquella especie de dependencia; disminuir en lo posible su abrumadora preponderancia; sacudir tan vergonzoso yugo y *obrar activamente, manejando con inteligencia nuestros inmensos recursos, sabiendo proteger nuestros propios y verdaderos intereses».*

Asimismo, no dejaba de valorar la situación estratégica del archipiélago: «los inconvenientes casi inseparables en las nuevas empresas desaparecen por la misma posición de nuestras islas: situadas ente el Japón, China, Conchinchina, Siam, Borneo, Célebes y las Molucas, se hallan en proporción de entablar sus relaciones mercantiles con estos diferentes estados. (Igualmente) la distancia del Malabar, del Coromandel y de Bengala, no impiden la eficaz protección de las factorías que se juzgase oportuno formar o establecer en aquellas industriosas costas». Por otra parte, el hecho de que Filipinas produjera abundantes materiales para marina, permitiría la construcción de navíos en las islas que aseguraran el transporte —y el beneficio del flete—, e incluso un adecuado despliegue naval defensivo en relación con las costas americanas del Pacífico: «el fomento de la marina mercantil, tributa los más inmediatos medios para el servicio de la Marina Real: a una y otra pueden surtir y proveer las islas abundante y ventajosamente. Desde éstas puede atenderse, al menos provisionalmente, a la

---

[23] Detallaba Almodóvar: «El Arzobispado de Manila, 405.657 almas; el Obispado de Cebú, 335.307; el de Nueva Cáceres, 158.398 y el de Nueva Segovia, 297.561», y confirmaba tal cómputo señalando que «concuerda con estas relaciones la operación hecha en las provincias por *tributos,* que así llaman a cada padre o cabeza de familia. Se incluyen en ella infieles y cristianos..., aunque de unos y de otros hay muchos exentos, y aún tribus enteras; sube este estado a 242.368 familias, que hacen 1.211.840 almas, a razón de cinco individuos por *tributo,* regulación moderada en Filipinas donde son muy fecundas las mujeres. A esta circunstancia se debe añadir la de que todos los pueblos de Filipinas tienen mucho mayor número de almas del que consta por los estados que se presentan, pues aunque los párrocos forman lista anual de toda la gente del pueblo, por más eficaces que sean sus diligencias, no suelen saber a punto fijo su verdadero número, porque siempre lo minoran los caciques, a cuyo cargo corre la cobranza del tributo.»

defensa de las costas de América, especialmente las de California y sus establecimientos del noroeste».

En su recuento de las posibilidades de las Filipinas, Almodóvar no olvidaba su integración en el más amplio cuadro del imperio español y las ventajas de concertar su actividad con los recursos de las posesiones americanas: «la plata —decía—, vehículo de todo el tráfico, es fruto español. Con éste negocian en el Asia todas las naciones de Europa. Antes de que llegue a su destino aquel rico metal, ha tenido que pagar derechos considerables, hacer varios giros y correr grandes riesgos. Si por parte de la España pasa directamente del Nuevo Mundo a Filipinas, goza el español sobre el extranjero el impuesto, el tiempo y los seguros, de suerte que, en apariencia, entrega la misma suma que las naciones rivales y, en realidad, paga mucho menos que ellas» [24].

Tan risueñas perspectivas servían a Almodóvar como antecedente para exponer, en el capítulo XII del volumen V de su adaptación, las medidas adoptadas por el Gobierno español tras iniciar, como se ha dicho, la navegación a Oriente por el rumbo del cabo de Buena Esperanza. Dicho capítulo llevaba por título: *Erección de la Real Compañía de Filipinas: sus operaciones y su estado hasta 1790.*

El primer quinquenio de actividad de la Real Compañía de Filipinas

Superados los inconvenientes que habían desanimado la navegación española por la ruta del Indico, surgían posibilidades para el desarrollo del comercio español con Filipinas y para la constitución de la entidad que había de realizarlo: en ello jugó un papel esencial la situación por la que atravesaba la Compañía de Caracas, entonces privada de su privilegio exclusivo, sin el cual —como señala Almodóvar—, «difícilmente podía continuar con suceso sus operaciones». El control, de hecho un monopolio, en el transporte y comercialización de los productos venezolanos ejercido por la

---

[24] Esta consideración de Almodóvar acerca de la favorable situación comercial española, merced a su control sobre la plata americana, era la traducción literal de un comentario de Raynal *(Op. cit.,* Vol. III, pág. 123); posibilidad que, igualmente, había sido apreciada en 1785 por el Conde de Cabarrús en su escrito al ministro de Hacienda don Pedro de Lerena: «¿Qué damos al Asia?» —preguntaba Cabarrús, aludiendo al comercio de la Compañía cuya fundación propugnaba— «La Plata, pero se la daremos —aunque con alguna rebaja para asegurarnos de la preferencia siempre— por el precio que se la vendan los demás europeos, recargada a un 40 por 100 desde que salió de nuestra América; en el día va esta plata al Asia por cien rodeos que enriquecen a las naciones intermedias que la llevan. Apropiarnos esta ganancia inmensa y segura, me parece tan fácil como justo» (DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: *Op. cit.,* pág. 285).

Como vemos, aunque aparentemente puede atribuirse la idea a Raynal, con antelación él también había sido considerada esta cuestión por el Marqués de Santa Cruz de Marcenado y Bernardo Ward, en el reinado anterior a Carlos III: «El comercio entre España Nueva y la Asia, por medio de Filipinas —escribía Bernardo Ward—, merece que se ponga todo cuidado en extenderle más, tanto en países como en géneros, aprovechándonos de las ventajas que llevamos a los demás europeos, en tener, de cosecha propia, lo que es de aceptación general en toda la Asia, que es la plata, con la cual podemos hacer dos ramos de comercio, uno con las naciones asiáticas y otro con los europeos de Asia; pues si éstos tuvieran seguridad siempre de hallar en Filipinas la plata que necesitan, a un precio fijo, se contentarían, en lugar de dinero en especie, con llevar letras de España contra la caja de Manila... Podrá S. M. dedicar algunos millones a este cambio, en que ganará considerablemente, no sólo vendiendo plata a los europeos, sino también trocando plata por oro entre aquellos naturales» (Cf. VIÑAS MEY: *Op. cit.,* pág. 267).

Compañía de Caracas, la había enfrentado con los intereses criollos, y la declinación de sus negocios a partir de la vigencia del reglamento para el comercio libre de 12 de octubre de 1778 la llevaría a ser reemplazada por la nueva Compañía de Filipinas —subrogada en sus derechos— desde 1785 [25].

Así, en 1784 —precisaba Almodóvar—, se propuso a la Junta de la Compañía de Caracas por «uno de sus individuos, acostumbrado ya a llamar la atención pública a grandes cosas, la empresa del comercio del Asia enlazándole con el de América y Europa. A este fin produjo un papel en que indicaba su proyecto con la claridad, brevedad y sencillez propias de su pluma y de aquella ocasión». [26] Aceptado aquel proyecto por los accionistas, dio lugar a un plan que mereció la aprobación del monarca, concretada en la publicación de la «Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas», de 10 de marzo de 1785; los objetivos que el Gobierno y la Compañía se habían propuesto con aquella fundación eran, de una parte, «el giro y reunión del comercio de Asia con el de América y Europa», y de otra «el fomento de las producciones y de la industria en las mismas islas», para lo que contaría con la ayuda temporal de privilegios y facilidades, si bien «el privilegio exclusivo» que se le concedía lo era a la Compañía de Filipinas para el comercio asiático, pero no para el americano que practicaría como heredera y sucesora de la antigua Real Compañía Guipuzcoana de Caracas [27].

---

[25] «En 1728, el Rey Felipe V otorgaba la Cédula que establecía los privilegios de la Real Compañía de Caracas..., el monarca no concedía, sin embargo, el privilegio de exclusividad a la Compañía; se reservaba el derecho a armar otros navíos, de ser necesario, con privilegios semejantes o diferentes... La Compañía Guipuzcoana no deseaba sólo comerciar, sino destruir la competencia... La Guipuzcoana apetecía un monopolio; luchó por él y lo alcanzó de hecho... Se hizo otorgar en el puerto de Maracaibo el tráfico hacia la región andina, rica, sobre todo, en cacao; las exportaciones de este producto supusieron la carga regular y constante de la Guipuzcoana, que aumentaron sin cesar de 1731 a 1785... Sin embargo, los plantadores venezolanos no estaban enteramente satisfechos de las consecuencias del establecimiento de un tráfico regular hacia España que eliminaba su fructífero contrabando con otras naciones. En efecto, los precios bajaron en un 50 por 100 ante la falta de concurrencia a causa del monopolio..., consiguientemente el monopolio fue atacado directamente..., y la Compañía Guipuzcoana fue eliminada, o más bien reemplazada, en 1784, por la Compañía de Filipinas.» (PARRA PÉREZ, C: *Les prolongements américains de l'économie maritime européene au XVIIIe siècle: la Compagnie de Caracas,* en Actas del IV Coloquio Internacional de Historia Marítima, pág. 247, Ed. Ecole Practique des Hautes Etudes, Paris, 1962).

La situación de la Compañía en 1784 era insostenible: en el escrito de Cabarrús —antecedente de la fundación de la Compañía de Filipinas—, de 1785, se decía: «los accionistas no han percibido repartimiento alguno en cinco años..., un terror pánico se ha apoderado de los más; el afán de comprar acciones se ha convertido en ansia de venderlas y se han visto envilecidas en carteles públicos estos mismos efectos, que desde el establecimiento de la compañía se habían tenido por los más preciosos y seguros.» (Vid. DIAZ-TRECHUELO, M.ª Lourdes: *Op. cit.*, pág. 28, que comenta al respecto: «El plan de Cabarrús..., tenía por finalidad inmediata salvar a la Compañía de Caracas..., ésta se hallaba a punto de desaparecer a causa de la libertad de comercio decretada por Carlos III en 1778, que le impidió hacer repartos de dividendos desde 1780»).

[26] El personaje aludido por Almodóvar era el conde de Cabarrús, encarcelado desde 1790 a 1793. La mención enaltecedora, aunque anónima, de sus capacidades, en el mismo año de su detención, prueban la dignidad del carácter de Almodóvar.

[27] La Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas, de 10 de marzo de 1785, establecía: «En los 25 años de su duración (la compañía) debe gozar de *privilegio exclusivo* para todas las expediciones que hiciere a las islas Filipinas y otras partes de la Asia que tengan relación con ellas, y también para el retorno de sus

Publicado el volumen V de la versión española de la «Historia de las dos Indias», en 1790, los datos del estudio de Almodóvar (que enriquecían la información aportada por el original francés), lógicamente no comprendían más que los referentes al primer quinquenio de actividad (1785-1790) de la Real Compañía de Filipinas [28].

Señalaba Almodóvar cómo la compañía, en el intento de combinar su beneficio con el desarrollo de las islas, se orientó —antes de «entablar en adelante nuevos cultivos»—, a los del añil, azúcar, pimienta y algodón, y describía el desenvolvimiento de los mismos.

Respecto del *añil,* precisaba cómo, según el informe de 1788, «no ha sido necesario mucho para propagarlo, sino inspirar confianza en los indios y adelantarles cortas cantidades con que habilitarles utensilios». La Compañía había exportado, en 1786, 14.350 libras de añil, y tenía compradas, en 1788, 34.263 libras (un aumento del 230 por 100 en sólo dos campañas), éxito de su cultivo que acabó por desbordar las necesidades de la compañía: «ha ido tomando gran incremento la cosecha de añil —indicaba el informe de 1789—, ...de modo que puede resultar onerosa a la compañía su copiosa exportación; ...(las) anuales inversiones ya establecidas (en este producto), componen fondos de consideración con que debe contar la dirección de Madrid para sus remesas. Sobre este fundamento han pensado los directores que convendría templar el ardor de los labradores, inclinándoles a dividir su aplicación hacia otras producciones igualmente ventajosas».

Del informe de 1788 se deducía que el *azúcar* había tenido también un claro desarrollo: «en 1786 solamente se sacaron 360 arrobas para España, y ya en 1788 la cantidad de 9.663 arrobas para remitir a China, Costa (Malabar) y España», lo que suponía haber incrementado el volumen de su exportación, en los dos años transcurridos, en más de 26 veces. Con referencia a la *pimienta,* se indicaba que había sido preciso proceder con más lentitud, pese a su abundancia, «ofreciendo a los indios comprar cuanta presenten, a precios corrientes», habiendo contratado la Compañía en algunos plantíos adquisiciones por un quinquenio.

El informe de 1789 calculaba que «dentro de tres años podrá exportar la compañía 9.600 picos de a 137,5 libras (1.320.000 libras de pimienta), y en años sucesivos «se podrá proveer a la España, a la América y aun a buena parte de Europa..., de una pimienta cuya calidad no deja de desear nada».

---

frutos y efectos a los puertos habilitados de esta península; de modo que en dicho término *sólo los navíos de la compañía podrán traficar, o en derechura o por los puertos de la América meridional, con las islas Filipinas y provincias de Asia»* (artículo XXIII); «Además del *privilegio exclusivo que le concedo para la navegación a Filipinas,* podrá la compañía girar, negociar, despachar sus embarcaciones con registros a mis dominios de América *como cualquier otro vasallo mío,* no gozando en estas expediciones de privilegio, ni exención, en ida ni vuelta.» (artículo XXIV).

[28] La base documental utilizada por Almodóvar fue un extracto del informe sobre «el fomento de la agricultura, industria y comercio y las cantidades de frutos y manufacturas extraídos en partida de registro», presentado por la Dirección de la compañía en Manila en 18 de noviembre de 1788; una síntesis del informe que en 10 de julio de 1789 había enviado la Dirección en Manila a sus superiores en Madrid; el estado general realizado por la Junta de Gobierno de la compañía en Madrid, acerca de los «capitales que ha girado y el comercio que ha hecho desde su establecimiento en 1 de julio de 1735, hasta fin de septiembre de 1789»; y el detalle de las cargas traídas de retorno a Cádiz, desde el 14 de septiembre de 1787 al 23 de agosto de 1790.

En cuanto al *algodón,* destacaba Almodóvar refiriéndose al informe de 1788, cómo «la Compañía, aunque con desconfianza, hizo el ensayo de remitir a China 150 sacos, que tuvieron una salida asombrosa, y son sumamente favorables las noticias recibidas de Cantón; en consecuencia, se trata de tomar las más eficaces providencias para su fomento... Debe considerarse el algodón como el más rico patrimonio de las islas, y su propagación como el más útil y glorioso triunfo para la Compañía. Va a ser este artículo el fundamento más sólido de una importante revolución mercantil en el sistema actual del comercio asiático, que puede causar no pequeña sensación en el de Europa. Para formar una idea clara y justa —cuya verdad haya de ser el fundamento de todos los cálculos y especulaciones que ofrece este ramo—, debe suponerse que la propagación del algodón en Filipinas es, no sólo posible, sino fácil: su precio es el mismo que en la costa del Malabar y goza de la especial ventaja de que la conducción a Cantón se hace con más facilidad y mejores proporciones que la de Malabar. El viaje desde Bombay o Surate a la China necesita (del) monzón, y sólo se hace una vez al año (en tanto que) desde Manila no hay semejante sujeción: se hace en diez, doce o quince días (y) suponiendo tres meses en ida, mansión y vuelta, pueden hacerse al año cuatro expediciones (con lo que) a los provechos de la más pronta, repetida y barata navegación, puede añadirse el beneficio de los retornos y de los fletes. (Actualmente), entre la China y las islas, se hace un extenso tráfico para el consumo de éstas y las exportaciones a Acapulco, que puede regularse en un millón anual de pesos. Las consecuencias económicas, mercantiles y políticas que ofrecen estas especulaciones presentan la más hermosa perspectiva de prosperidad con la proporción de realizarse. Empleando en este artículo el corto espacio de cuatro o seis años, con actividad y esmero, debe hallarse el sólido, verdadero y permanente interés de las islas; la esperanza de numerosa marinería española en Asia; el poder, la consideración y la fortuna de la Compañía en la India y la fundada probabilidad de entrar en una concurrencia ventajosa de oportunas adquisiciones, cuyas resultas den un aumento de utilidades y conveniencias para las ventas en Europa, que la pongan en el alto y respetable pie a que puede aspirar».

En el informe de 1789 se indicaba que la semilla, sembrada sin fraude, podría producir dentro del año 20.000 pies de algodón limpio (2.750.000 libras); en esta inversión se emplearían unos 130.000 pesos: «una gran parte se había de remitir a la China para su venta, cuyo producto podría servir para las atenciones de aquel departamento y, a proporción de su aumento, podría cubrir aquellas operaciones y aún hacer remesas a la India con el sobrante, de suerte que el dinero efectivo empleado en este ramo, podría quedar en las islas y la venta de algodón producir del 20 al 25 por 100 de ganancia».

Al margen de estos cuatro cultivos especiales, también recogía Almodóvar las referencias que sobre la seda y la canela hacían aquellos informes. Respecto de la *seda,* el de 1788 atribuia su progreso al «primer fervor y celo de la Sociedad Patriótica» (la Sociedad Económica de Manila), y a la continua reproducción de las hojas de morera, «ventaja que acaso no disfruta otro país» de cuantos la cultivan. Sin embargo, el informe era cauteloso en sus previsiones: «se hallan ya plantados muchos millares de pies», por lo que aconsejaba para el cuidado de aquella producción «la introducción

Edición Antonio de Sancha (Madrid 1784).

de algunos chinos, y también de algunas familias de Granada, Valencia y Murcia», trabajadores expertos que pudieran darle «un impulso más rápido y ventajoso». Entre tanto, a la Compañía sólo cabía adelantar fondos que estimulasen el cultivo de morera «y comprar toda la seda que se le presente», pese a la pérdida —decía— que supone el que sea considerada «cara y no de buena calidad, como suele acontecer en los primeros ensayos», y de que —según los mismos chinos— «fuera inferior a la de Nankin, aunque mejor que la de Cantón».

En el informe de 1789 se mantenía la reserva acerca del desenvolvimiento de la producción sedera, si bien se aconseja seguir financiándola como las demás, ya que «es preciso advertir, como cosa muy cierta, que si se dejase de comprar cualquiera de estos ramos, decaería la agricultura y el concepto de la compañía, de modo que su pérdida no se repararía en diez años».

Finalmente, en cuanto a la *canela,* el informe de 1788 indicaba que tal artículo «ha tenido y tiene grandes contradicciones»: impedía que se hicieran grandes acopios en Mindanao, la «preponderancia de los moros y la debilidad de nuestros presidios», si bien, mejores perspectivas presentaban los plantíos de la isla de Luzón.

Con independencia de dichos informes, la situación de la Compañía de Filipinas y su gestión comercial se evidencian más claramente en el «Estado general realizado por su Junta de gobierno al 30 de septiembre de 1789», reproducido por Almodóvar, y en el que se resumía la actividad de la Compañía en los años iniciales de su funcionamiento.

Sus datos —para mayor simplificación y más fácil obtención de conclusiones—, los hemos sintetizado en el cuadro I, recogiendo en él los valores parciales referentes al tráfico y operaciones realizadas con Filipinas por la Compañía; por otra parte, a continuación de cada uno, se indica el del total correspondiente a dicha operación en ultramar, permitiéndonos esto apreciar la importancia relativa del tráfico filipino en el conjunto del de la compañía. En dicho cuadro I se recogen tanto los envíos (mercaderías y fondos remitidos a las islas), como los retornos —en mercancías— efectuados desde Filipinas en el período considerado (desde 1 de julio de 1785 a 30 de septiembre de 1789). Se completa esta información en el cuadro II, que incorpora el detalle de los navíos utilizados, rumbos, duración de las travesías y valor de sus cargamentos de retorno; en el cuadro III se recoge la especificación desglosada de los textiles de algodón transportados a la península; y en el cuadro IV se reflejan los aspectos financieros de la Compañía: capitales, caudales empleados en la circulación comercial y ganancias obtenidas. La diferencia entre los valores del tráfico con ultramar y con Filipinas, determina esencialmente el valor del tráfico con América.

La brevedad del período referido —apenas un quinquenio—, conlleva la duda acerca de la representatividad de los datos. No obstante, consideramos que el quinquenio inicial de la Compañía es una etapa fundamental, ya que, aunque no informa sobre un lapso de tiempo dilatado, ofrece referencias válidas acerca de cómo se estructuró el tráfico, cuáles fueron los planteamientos de la Compañía, y anticipa el resultado de aquella empresa económica.

Por todo ello, siguiendo el esquema del cuadro I, podemos extraer las siguientes consideraciones:

CUADRO I

Envíos generales a Filipinas

Número de navíos despachados ..... *10 (40)*
Número de las tripulaciones ..... *1.398 (2.684)*

		Filipinas (reales)	Ultramar (reales)
EN MERCADERIAS:			
1. *Total importe de las mercaderías enviadas*		6.987.472	56.233.490
— En mercaderías extranjeras (a precio de compra)	1.197.171		33.085.947
— En mercaderías nacionales	5.790.301		23.147.543
2. *Derechos de estas dependencias en todo su circuito*		209.504	15.689.045
3. *Seguros, comisiones, fletes y gastos*		2.454.713	11.468.885
4. *Total valor de los cargamentos despachados a Asia* (1+2+3)		9.651.689	83.391.420
(Comercialización):			
5. *Total de lo vendido y existente*		9.694.350	91.964.784
— Importe de las ventas hasta 31 de diciembre de 1788	3.597.527		40.713.768
— Existencias que resultan en 31 de diciembre de 1788	6.096.823		51.251.016
6. *Producto de ganancias en las mercaderías vendidas* (5—4)		42.661	8.573.364
EN PLATA Y CREDITOS:			
7. *En escrituras a riesgo, crédito y dinero efectivo, procedentes de desembolsos en Europa*		110.801.600	169.558.822
8. *Producto de ganancias en la negociación de esos fondos*		196.081	4.306.815
(Resultados):			
9. *Total de ganancias en los envíos* (6+8)		238.742	12.880.179

Retornos generales de Filipinas

	Número de navíos arribados		*9 (29)*
EN MERCADERIAS:			
10.	*Costo sobre factura de los retornos*	81.836.632	110.070.876
11.	*Derechos que han contribuido los retornos*	5.571.359	21.553.735
12.	*Seguros, comisiones, fletes y gastos*	37.353.965	44.770.901
13.	*Total valor de los cargamentos de retorno de Asia* (10+11+12)	124.761.956	176.395.512
(Comercialización):			
14.	*Total de lo vendido y existente*	129.066.501	183.857.704
	— Importe de las ventas hasta 30 de septiembre de 1789 ..... 31.626.600		82.393.951
	— Existencias que resultan en 30 de septiembre de 1789 ..... 97.439.901		101.463.753
(Resultados):			
15.	*Producto de ganancias en las mercaderías de retorno* (14—13)	4.304.545	7.462.192

Envíos a Filipinas: Los navíos despachados a las islas supusieron una cuarta parte del total de los enviados a ultramar, por lo que numéricamente el tráfico desde la metrópoli tuvo mayor intensidad con América que con Asia; las tripulaciones empleadas no guardaron aquella proporción, ya que prácticamente fue equivalente la marinería embarcada en ambos rumbos: la mayor proximidad a España de los puertos americanos explica esta circunstancia. Según el cuadro II, de los diez navíos despachados a Filipinas, tres lo fueron directamente por el cabo de Buena Esperanza, y los siete restantes por el cabo de Hornos, tocando en puertos de América del Sur. Como vemos, la Compañía dio cumplimiento a la recomendación establecida en el artículo XXVI de la Real Cédula de erección, cuando señalaba que, si bien las expediciones «podrán dirigirlas en derechura por el cabo de Buena Esperanza..., la prevengo que procure dirigirlas por el cabo de Hornos, con escala en los puertos de mis dominios del mar del Sur, ...para verificar la unión tan deseada e importante de los intereses de todos mis dominios y vasallos» [29].

El importe —a precio de compra— de las mercaderías enviadas a Filipinas por la compañía, representó el 12,4 por 100 del total de las que transportó a ultramar; es decir, que el importe de lo que remitió a América fue unas siete veces superior a lo

[29] ALMODÓVAR, DUQUE DE: *Op. cit.*, Vol. V (piezas anexas, pág. 33).

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 embarcaran 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.	
N.ª S.ª Nieves	13- 2-89	13- 7-89	Cabo B.ª Esper.	5.584.196(2)
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

CUADRO III

RETORNOS

Navío	Cargamentos parciales (en piezas)				
	Muselinas varias clases	Tejido algodón lienzo varias clases (1)	Nankines o mahones	Pañuelos varias clases	Fecha de arribo
N.ª S.ª Placeres	1.544	16.446	12.760	5.218	12- 1-1787
N.ª S.ª 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 / N.ª S.ª Dolores	32.436	46.832	63.640	19.672	19- 6-1789
N.ª S.ª Nieves	19.777	36.513	54.720	21.054	13- 7-1789
N.ª S.ª 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, sòcorton, isiris, doreas, bruñido).
Lienzo listado: (guingones).
Lienzo a cuadros: (cambayas, cherlas).
Lienzo pintado: (sarasas, 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 extraida 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» [31]. Como comprobamos en el cuadro II, en la relación de Almodóvar no se incluye el último navío que en él se recoge: el «N.ª S.ª 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

[31] ALMODÓVAR, DUQUE DE: *Op. cit.*, (Vol. V, pág. 362).

producciones naturales filipinas llegadas a España, correspondería al cargamento del navío «N.ª S.ª 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 tráficos 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 [32]—, 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;*

---

[32] 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. (DIAZ-TRECHUELO, M.ª Lourdes: *Op. cit.,* pág. 83).

CUADRO IV

	Reales	Reales	Reales
Total de caudales que han circulado en las operaciones de la Compañía (de 1-7-1785 a 30-9-1789)			469.768.314
— *En mercancías de todas sus clases con inclusión de todos sus gastos*		259.786.932	
— Envíos a ultramar	83.391.420		
— Retornos de ultramar	176.395.512		
— *En escrituras a riesgo; crédito y dinero efectivo*		169.558.822	
— *Ganancias generales que se han producido*		20.342.371	
— Por envíos mercaderías	8.573.364		
— Por negociación de fondos	4.306.815		
— Por retornos mercaderías	7.462.192		
— *Fondos invertidos en navíos, edificios y posesiones*		20.080.189	
Capitales de la Compañía			191.987.801
— *En acciones*		111.988.125	
— Suscritas	88.267.500		
— Por fondo liquidado Compañía de Caracas	23.720.625		
— *En empréstitos*		79.999.676	
— Préstamos dinero a interés	35.595.694		
— Censos	11.303.146		
— Socorros del Gobierno	33.100.836		

ha pasado del 6 por 100 todos los demás años hasta el de 1779, y ha tenido grandes aumentos durante la última guerra, aprovechando las ventajas que le ha dado la neutralidad» [33].

Por otra parte, unas existencias totales de 152.714.769 reales, implicaba para la Compañía de Filipinas tener pendiente de venta el 58 por 100 del importe total a que ascendía la adquisición, transporte y comercialización de las mercaderías (259.786.932 reales), lo que, unido al inmovilizado —navíos, edificios y posesiones—, valorado (cuadro IV) en 20.080.189 reales, tenía necesariamente que crearle problemas de liquidez, cuando su capital totalizaba 191.987.801 reales.

En esta delicada situación, por tanto, incidiría decisivamente una cuestión que

[33] ALMODÓVAR, DUQUE DE: *Op. cit.*, (Vol. IV, pág. 42).

representaba el mayor peligro para la supervivencia de la Compañía: la libertad de importación de muselinas y tejidos de algodón en España (del importe de las mercancías pendientes de venta —importaciones y exportaciones— 97.439.901 reales correspondían a efectos procedentes de Oriente; es decir, que el 64 por 100 de sus existencias eran mercaderías asiáticas, preponderando entre ellas las abundantes importaciones de muselinas y tejidos de algodón que se recogen en el cuadro III).

El hecho de que la inversión mayoritaria de sus recursos hubiera sido realizada en mercaderías de origen oriental —y de forma prioritaria en efectos asiáticos no filipinos— agudizaba el riesgo que suponía para la compañía el cambio de política por el Gobierno español al negarle la exclusiva de introducción en la península de los textiles de algodón, concedida por el artículo XXXIX de la Real Cédula de erección de 1785, que imponía la prohibición de entrada para las muselinas y tejidos de algodón *que no vengan registrados en navíos de la compañía.* Sin embargo, posteriormente, la pragmática de 9 de septiembre de 1789 había derogado, de hecho, aquella concesión, pues autorizaba a los extranjeros a introducir en España dichas mercaderías, con gravísimo daño para los intereses de la compañía.

La actitud de Almodóvar ante este problema —en su doble calidad de adaptador de la «Historia» de Raynal y como consejero de Estado— haría que su proceder político coincidiese con los criterios favorables al privilegio que había sustentado en su versión de aquella obra. En el Consejo de Estado mantendría la misma postura defensiva de la exclusiva que había sostenido en las últimas páginas de su adaptación, en las que acusaba al fisco por su conducta con la Real Compañía: «Quisiera aquí dejar la pluma —decía—, pues llego a percibir la suerte de la compañía como fluctuante entre la beneficencia del Soberano, el perplejo favor del ministerio y las infatigables vejaciones del fisco... A veces, con la apariencia del mejor servicio al Rey, daña el fisco mismo sus verdaderos intereses, arruina al vasallo, viola el sagrado de la fe pública y destruye los mejores establecimientos»; de aquello era ejemplo «la infracción manifiesta del artículo XXXIX de la Real Cédula, por la cual concedía el Rey a la compañía la excepción exclusiva y privativa de la venta de estos géneros (muselinas), derogando la prohibición sólo a favor suyo y manteniéndola en su vigor y fuerza para con la introducción extranjera... A la hora que escribimos —concluía Almodóvar— ignoramos cómo pueda reparar la Compañía tan acerbo golpe: sufre la estimación, sufre la existencia, sufren los poseedores de propiedades tan precarias; *y al quinto año de su erección no se ha visto en estado de dar un dividendo»* [34].

No obstante, Almodóvar acabaría haciendo triunfar sus puntos de vista, aunque ello tuviera lugar transcurrido el período de tiempo que hemos considerado en este trabajo. En efecto, en 1792, la junta directiva elaboró un nuevo proyecto de comercio y una reorganización de las actividades de la Compañía. El ministro de Hacienda dictaminó sobre aquel plan en un informe conocido por el Consejo de Estado en sesión de 10 de diciembre del mismo año, y días más tarde el duque de Almodóvar, como consejero de Estado, cursó unas observaciones señalando que en él no se hablaba del privilegio de las muselinas, considerado esencial, ya que la pragmática de

[34] *Ibidem:* (Vol. V, pág. 378).

9 de septiembre de 1789 había supuesto *un golpe mortal para la compañía, dado precisamente al retorno de sus primeros y abundantes surtidos* [35].

Fruto de la labor de convicción de Almodóvar sería el que al año siguiente se produjera la restitución a la Real Compañía de Filipinas del *privilegio exclusivo de conducir, introducir y expender por mayor así las muselinas como otros tejidos de algodón traídos del Asia en buques de la Compañía,* según la pragmática de 22 de septiembre de 1793.

Pero esta restauración de la exclusiva resultaba tardía; tan sólo suponía la última manifestación de la inconstancia gubernamental en la política seguida con los géneros asiáticos y los recursos filipinos en aquellos años iniciales y decisivos para la Compañía. La «poca fijeza de ideas» de los rectores hispanos había hecho que, sucesiva y alternativamente, se le concediera el privilegio exclusivo sobre el comercio de mercancías orientales, derogando «las Leyes, Pragmáticas, Cédulas y Ordenes expedidas contra su introducción, especialmente las respectivas a muselinas y tejidos de algodón; de modo que solamente corran aquellas prohibiciones para los efectos de la misma clase que no vengan registrados en los navíos de la compañía (artículo XXXIX de la Real Cédula de 10 de marzo de 1785); en tanto que, posteriormente y de forma contradictoria, se autorizaba «la introducción de las muselinas en el Reino, levantando la prohibición antes decretada para la protección de las fábricas nacionales, indultando a los contrabandistas con tal que se sometieran a pagar los derechos de las que hubieran introducido» (Pragmática de 9 de septiembre de 1789), o «admitiéndolas a comercio solamente cuando su precio en el puerto no bajase de treinta reales de vellón la vara» (Provisión de 21 de febrero de 1791) [36]; para acabar restableciendo el privilegio exclusivo en favor de la Compañía de Filipinas a partir de 1793.

Tales contradictorios cambios en la política comercial serían causa de un daño cierto para la Real Compañía, supondrían un freno para el fomento de la economía filipina y, en definitiva, una lesión para el desarrollo y bienestar de la propia metrópoli española en los últimos años del siglo XVIII.

OVIDIO GARCÍA REGUEIRO
(Universidad Complutense)
Martínez Izquierdo, 30
MADRID-28

---

[35] ALMODÓVAR, DUQUE DE: *Observaciones del duque de Almodóvar sobre el Plan de la Compañía,* (Archivo General de Indias, Filipinas, 984), (Cf.: Lourdes DIAZ-TRECHUELO, *Op. cit.*, pág. 86), Madrid, 17-XII-1792.

[36] LAFUENTE, MODESTO: *Historia General de España,* Tomo 15, pág. 226, Barcelona, 1889.