

La participación vasca en el nacimiento de la trata asiática. Los transportes marítimos Armadores vascos en la ruta Cádiz-Manila, 1840-1870

XABIER IBARZÁBAL
DOCTOR EN MEDICINA

1. Marco geográfico y razones históricas

La prohibición del tráfico de esclavos negros acordado entre España e Inglaterra en 1817 no solucionaron ni dejaron resueltas las herencias que de la esclavitud y de la demanda de mano de obra barata se requerían para la explotación de los ingenios azucareros de Cuba. Es por lo que con el paso del tiempo se pretendió permutar la mano de obra negra por otra de más fácil control y menos complicaciones para los hacendados esclavistas. No hay que olvidar que en 1844, y pese a estar prohibida oficialmente la trata en Cuba desde 1820, en las más altas instituciones españolas se protegía la esclavitud de manera decidida: ...sin que se pueda inquietar en su posesión a los propietarios de esclavos. Argumentos como éste, de políticos como Martínez de la Rosa, venían a decir que cada esclavo libre era, en definitiva, una proclama viva de insurrección; que las *máquinas* precisas para sustituirlos eran necesarias, *pero caras*, y era preciso por dicho motivo continuar importando *bozales negros a Cuba*.

Desde *el otro mundo*, el antillano, las cosas se contemplaban de un modo diferente. Los hacendados criollos necesitaban transformaciones rápidas en su economía y evitar la acumulación de miles de esclavos negros en la isla de Cuba. Así las cosas, en 1847, el propietario habanero de origen gallego, Urbano Feijoo y Sotomayor, proponía el abordaje de este asunto de manera clara y concisa

Necesitamos hombres que trabajen al lado de los esclavos y para esto no sirven sino los hijos de un país gobernado a palos, cualidad que resulta en los chinos... y yo creo que la de los chinos reúne estas condiciones.¹

El concepto, la idea, se escuchó a miles de kilómetros de distancia, en el continente asiático.

Se distinguían, pues, dos modelos de trabajadores: los esclavos negros conducidos a la fuerza y los trabajadores asiáticos libremente contratados. Los trabajadores chinos ofrecían notables ventajas para los propietarios de Cuba frente a los de origen africano. Los hacendados cubanos obtenían en primer lugar la ventaja de evadir, en buena medida, la persecución que la marina inglesa infringía con sus buques a los barcos que practicaban la trata negra. Además de esta significativa ventaja existía otra de no menor rendimiento: comerciar con colonos asiáticos a los que se contrataba sólo por unos años, siete a diez años, evitaba el mantenimiento de por vida de trabajadores y familiares. Esta nueva estrategia comercial estaba sustentada, además, por un contrato entre los asiáticos y los transportistas. La idea obtuvo una favorable acogida entre las autoridades españolas y la muestra la podemos ver reflejada en la redacción de la Real Orden de 3 de Julio de 1847 dictada por el Gobierno Español y trasladada a la Junta de Fomento de la Habana. Su claridad, adornada de un indisimulable paternalismo racista, merece su transcripción

El Gobierno de S.M. tiene entendido que esa Real Junta ha celebrado una contrata para llevar 600 chinos... Aquellos asiáticos, siendo dóciles, laboriosos, frugales, morigerados, duros para las fatigas rurales, con especialidad para la caña de azucar y acostumbrados al ardiente clima de su país. También esa gente reúne la cualidad de ser sumisos al gobierno donde reside, lo cual es ahí un valor inestimable... Que se cuide muy particularmente de hacer que sean distinguidos con todos los miramientos, consideración que el buen trato que la religión y la humanidad exigen.²

Las palabras de Urbano Feijoo habían sido atendidas.

Pero algunos matices son precisos reseñar a la hora de diferenciar la trata negra de la asiática. Así, por ejemplo, los chinos eran contratados por un breve espacio de años recuperando posteriormente la libertad. Emigraban solos, a diferencia de los africanos que lo hacían con sus mujeres e hijos, percibían un jornal y, sobre todo, realizaban un contrato en el momento del *enganche* en

(1) Mesa, R. (1990): *El colonialismo en la crisis del XIX español Esclavitud y trabajo en Cuba*, pp. 114-115.

(2) *Ibidem*, p. 107.

las costas chinas que el historiador Pérez de la Riva nos lo expresa del modo siguiente

Obligándome desde mi llegada a dedicarme en ella, a cualquier clase de trabajo que se me destine ya en los ingenios u otras fincas durante las horas acostumbradas en la misma según convenga a las personas a quienes sea traspasado este contrato por tres pesos de salario al mes.³

Las localidades chinas suministradoras de trabajadores fueron Cantón, Macao, Wampoa y Amoy, principalmente. Estas poblaciones tenían en común algunas particularidades que las convertían en apetecibles para los comerciantes españoles. La primera de ellas residía en la gran concentración de comerciantes extranjeros, europeos preferentemente, que comerciaban en dichas poblaciones. La segunda, y nada desdeñable, tiene que ver con la función de diplomáticos que algunos de ellos ostentaban en la práctica. Era la verdadera situación de algunos vascos como Esteban Garreta y José Ramón Orbeta; comerciantes en sedería, diplomáticos del Gobierno Español acreditados en China y, además, involucrados desde sus orígenes en la trata asiática.

Próxima a las costas chinas, en Filipinas, residían desde décadas atrás un poderoso grupo de comerciantes vascos. Algunos de ellos mantenían una importante influencia comercial gracias a la creación de las compañías particulares de navegación iniciadas anteriormente, una vez disuelto el monopolio que privilegiaba a las compañías marítimas oficiales. Apellidos como Zubiri, Aldecoa, Eguiruz, Inchausti, Matía Calvo, Aguirre, Arrechea, Olaguibel o Rotaeche formarán parte indispensable del comercio filipino de la época gracias al concurso y prestigio de sus compañías. No se puede atinar a explicar algunos de los acontecimientos históricos asiáticos del pasado siglo sin referirse a ellos. De este amplio grupo conviene destacar a aquellos que una vez consolidadas sus fortunas en Filipinas decidieron volver a la península española, reforzar sus conexiones con los gobiernos de Madrid y, sobre todo, enlazar con la élite económica antillana para poder proyectar sus intereses a la Antilla Española. Fue la isla de Cuba, y no otra posesión colonial española, el objetivo más apetecible para los vascos que residían en Manila, Cebú, o cualquier otro rincón del archipiélago filipino. El interés por Cuba revela, además, la realidad inexcusable de una situación concreta; existían colonias de mayor y menor interés para el comercio. Filipinas pertenecía a esta última categoría.

El año de 1846 la casa de navegación *Matía Menchacatorre y Cía* de

(3) Pérez de la Riva (1978): *El barracón. Esclavitud y capitalismo en Cuba*, pp. 112-113.

Manila fue la primera empresa encargada en procurar los barcos y medios materiales necesarios para introducir los 600 primeros asiáticos en la Habana: "...robustos, ágiles y expertos en los trabajos agrícolas".⁴ El primer buque, el *Oquendo*, estaba consignado a la compañía *Matía Menchacatorre y Cia* de Manila y sus propietarios fueron: José Matía Calvo, nacido en Llodio instalado en Mánila durante años hasta que se establece en Cádiz definitivamente; Claudio Menchacatorre, vizcaíno y con similar trayectoria que el anterior. En esta sociedad ocupaban lugar no menos destacado, el guipuzcoano Fernando Aguirre y James Tait, natural de Portobello, localidad próxima a Edimburgo; aunque su ubicación geográfica habitual fue la localidad costera china de Amoy, donde regentaba la empresa *Tait & Co* encargada de contratar a los chinos que con posterioridad serían trasladados a Cuba, Perú y a otros lugares Antillanos. En Manila residía otro vasco, Juan Bautista de Arrechea, propietario de la empresa *Arrechea y Cía*, quien se ocupaba del negocio de tráfico de chinos alternándolo con el de productos agrícolas y amigo de José Matía Calvo. Es preciso convenir que los anteriormente citados combinaban a la perfección diversos negocios como la venta de sederías chinas, azúcar, tabaco, maderas y especies; alcanzando con dichos productos una dimensión comercial sin precedentes para la época.

Gracias a la correspondencia de José Matía Calvo con muchos de sus socios hemos podido estudiar y conocer algunos aspectos humanos y económicos de la trata amarilla, así como su repercusión para la humanidad. José Matía Calvo regresó a Cádiz en 1840 y su interés prioritario giró en torno al comercio gaditano para convertirse, si no en el primero, en uno de los más afamados comerciantes de la plaza andaluza, transaccionando con los productos asiáticos e *intermediando* para las necesidades de los criollos de la Habana que solicitaban *mano de obra trajadora china*. Su vida en Cádiz transcurrió dedicada a los negocios de los que se ocupó hasta su muerte en 1871. Soltero, dedicado a acrecentar su fortuna, generoso con las ciudades de Cádiz y San Sebastián en su testamento, vivió sus últimos años ciego e impedido y mantuvo un indisimulado interés por todo lo concerniente al tráfico comercial, la política española y los avatares internacionales. Que el negocio de la trata era apetecido por los comerciantes nos da buena muestra José Matía Calvo en su correspondencia con James Tait en 1852: "Un negocio que merece la pena de ocuparnos de él con empeño".⁵ Es, sin duda, un proyecto importante y

(4) Pérez de la Riva (1976): *Para la Historia de la gnete sin Historia*, pp. 63-64.

(5) Carta de José Matía Calvo a James Tait de 22 de febrero de 1852. *Libro de Copiadores de Cartas*. Cádiz.

significativo para él cuando reconoce que su casa comercial es “la primera de Emuy”, en China. Este comercio, como cualquier otro de la época, no estaba exento de rivalidades con otros comerciantes que pujaban por introducir masivas cantidades de colonos, *coolíes*, en Cuba. Así le sucedió al pretender rivalizar con el inglés J.E. Wadsworth, que pugnaba por rebajar los precios de los fletes. De esta confrontación comercial nos queda el testimonio de José Matía Calvo por su correspondencia a Manila

Al rebajar los precios cargarán peores trabajadores, y los capitanes ganarán menos... si a la endeblez de la gente que forman se junta el mal trato que debe esperarse de los capitanes, el producto final no es bueno.⁶

Hagamos constar que las ambiciones de algunos navieros como la del alavés Matía Calvo no eran menores, ya que pretendían asegurarse contratos para poder *colocar* hasta 20.000 asiáticos en Cuba en pocos años.

El beneficio que obtenía el inglés residía en introducir cantidades masivas de chinos, *culies*, en la jerga de los comerciantes, a cambio de no responsabilizarse del total de la carga humana. Una actitud que era interpretada por el alavés afincado en Cádiz como la de “el perro del hortelano que ni come ni deja comer”. Existían en España otros comerciantes que al igual que Matía Calvo se dedicaron al mismo negocio. Así, encontramos a Ignacio Fernandez de Castro, de origen cántabro, afincado en Cádiz tras la aventura filipina y con importantes intereses en Manila, a la compañía de los Loring de Málaga y al grupo vasco Cucullu-Orbeta con su representante José Antonio Orbeta en Madrid, amigo y colaborador de José Matía Calvo. De la dura competencia existente en este negocio nos da testimonio José Matía Calvo al explicar a su amigo Cristobal Arlegui las dificultades de la trata en los siguientes términos

Saben ustedes en que ha venido a parar este negocio tan estudiado, tan trabajado y ensayado por nosotros. Al fin, habría de ser Castro el que lo echara a perder.⁷

El que las conducciones de asiáticos estuvieran toleradas por el gobierno de Madrid no suponía una tranquilidad para los comerciantes dedicados a este negocio. Si bien los cónsules españoles asentados en las localidades chinas favorecían dicho comercio, otros diplomáticos extranjeros perseguían objetivos contrarios. En 1858 el cónsul americano en Hong - Kong elevaba su firme

(6) *Ibídem*: Carta a Manila de 22 de febrero de 1852.

(7) *Ibídem*: Carta a Cristobal Arlegui, Madrid 23 de marzo de 1858.

protesta a Esteban Garreta, socio y confidente de José Matía Calvo, por la tolerancia española en materia de trata. El motivo, la oposición del gobierno de Hong-Kong a dichas prácticas. A estas complicaciones para la prosecución de la trata amarilla, hay que añadir las derivadas de la dubitativa actuación del gobierno español en materia de esclavitud, temeroso de Inglaterra y complaciente con La Habana.

La demanda de mano de obra y las *concesiones* para la importación eran planificadas desde Cuba por los grandes hacendados españoles, aprobadas por la Capitanía General de La Habana, y decidida su actuación con la aprobación del Consejo de Estado que en ocasiones denegaba dichos permisos. Para sortear estos trámites se imponía mantener una estrecha relación con los dueños de las contratas en Cuba y con personas próximas al Gobierno. La correspondencia de José Matía es rica en datos que avalan estas exigencias y suponen el triunfo en ocasiones, pero también la amargura de los fracasos. El naviero alavés tenía un buen avalista en Madrid al estar representado ante el Gobierno Español por su amigo el financiero Carlos Jiménez del Castillo que ejercía, además, como representante en España de la poderosa firma comercial afincada en Londres, *Zulueta y Cía*, según los autores Bahamonde y Cayuela declaran.⁸ La relación de José Matía Calvo con el grupo *Zulueta* parece estrecha a tenor de la correspondencia del naviero con Pedro José de Zulueta, II Conde de Torre Díaz, afincado en Londres. La confianza de la firma comercial inglesa en José Matía Calvo parece manifiesta al confiar en el alavés su representación ante la marina española. Mantuvo, además, una excelente relación con Antonio de Zulueta, hermano de Pedro José, propietario y residente en Cádiz.

Las decisiones de la Capitanía General de La Habana podían suponer un cambio de rumbo para los proyectos económicos de los traficantes de trabajadores asiáticos. José Matía era uno de ellos y, experto conocedor del mercado internacional de la trata asiática, transmitía a su confidente Jiménez del Castillo los propósitos siguientes

...tenemos que volver la vista otra vez hacia el negocio de colonos con La Habana, pero contrariado por las disposiciones del Capitán General de Cuba que parece ha prohibido nuevas importaciones, ...me es indispensable tener un conocimiento exacto de lo que el Gobierno Superior ha resuelto, a propósito de esas disposiciones, pues se quiere decir que no las ha aprobado y que tolera la prosecución del negocio. Ruego a usted también

(8) Bahamonde, A. y Cayuela, J.: *Hacer Las Américas*, p. 247.

me haga el favor de averiguar lo que hay en esto; y si es posible obtener un permiso siquiera de treinta mil hombres en cuatro años ó en tres como se quiera.⁹

La confusión sobre la licitud del transporte de asiáticos a la Habana se transmite a Manila por las comunicaciones que el propio José Matía enviaba a Manila y, sobre todo, por las comunicaciones que filtra a los agentes Rigal y Dardet, concesionarios de "licencias" desde La Habana

...sobre Colonos tampoco he recibido nuevas aclaraciones de Manila, sino es que se creía no sostendrían aquellas autoridades en la prohibición de esportar chinos hasta consultar al Gobierno de Madrid, pues que había llegado á entender que éste concedía el permiso para introducir a Cuba hasta 60.000 colonos. He pedido a Madrid esplicaciones sobre todo esto que espero me den de un día a otro.¹⁰

Los permisos, en definitiva, eran remitidos o vendidos desde La Habana a China, lo que permitía a la compañía *Matía Menchacatorre* de Manila organizar en los puertos chinos el *enganche* de asiáticos a las colonias americanas. En la colonia española de Cuba residía el cántabro Pereda, activo traficante de esclavos con el que coyunturalmente comerció José Matía Calvo: "Las cinco expediciones cargadas de gente, así como otra han llegado a La Habana y llenarán de satisfacción al Sr. Pereda".¹¹ Manuel Bernabé Pereda asociado al criollo afincado en Londres y Machado, resultaron ser unos de los más activos introductores de asiáticos en la isla llegando a introducir 10.868 asiáticos entre los años de 1853 y 1858 gracias a la protección que ambos gozaron de Gutierrez de la Concha, Capitán General de La Habana. De su relación con Pereda conservamos el testimonio de su correspondencia a Esteban Garreta, en Macao:

La casa de Manila que estaba trabajando en esa para ver de conseguir un fletamiento de chinos para La Habana con objeto de dar ocupación a la Cervantes que llegará a Manila cuando ya no hay tabaco ni otra carga para Cádiz. Escribí a La Habana para que me mandara una autorización de alguna de las casas que tienen allí permiso para introducir colonos asiáticos... Acabo de recibir autorización dada por el señor M.B Pereda de la cual mando un ejemplar.¹²

(9) Libro. Copia. Cartas: Carta a Jiménez del Castillo, 5 de enero de 1859. Madrid.

(10) *Ibídem*: Carta a Rigal y Dardet y Cía, de 11 de enero de 1859 a La Habana.

(11) *Ibídem*: Carta de 1 de junio de 1858 a sus socios de Manila.

(12) *Ibídem*: Carta a Esteban Garreta de 4 de febrero de 1859 a Macao.

La red comercial de la trata se extendía desde La Habana hasta Asia y alcanzaba Norteamérica, a donde llegaba en 1859 James Tait para dirimir en Boston cuestiones económicas con el armador del buque Wawerley, Curtis, que reclamaba fondos a la Compañía de Manila. Este viaje se saldó con un estrepitoso fracaso y el encarcelamiento de Tait, que sólo fue liberado tras el pago de la fianza por parte del armador alavés.

2. Perú: Nuevo Destino de los “colies”

En el Perú se había conseguido la abolición total de la esclavitud en 1854, pero un descubrimiento de innegables trascendencias económicas vino a empañar tamaña conquista. Por esos años, el tráfico del guano, excremento depositado por las aves durante siglos en las costas peruanas conformando múltiples sedimentos ofrecía tentadoras posibilidades para su uso como fertilizante. Durante el gobierno del General Ramos Castilla entre los años de 1855 y 1862, se tomó la decisión de permitir la introducción de asiáticos a Perú para la recogida de este producto. Esta decisión no pasó desapercibida a los ojos de los comerciantes vascos, ni tampoco la desaprovechó José Matía Calvo. El naviero alavés mantenía estrecha relación con Esteban Garreta, residente en Macao, al que solicita sus servicios para convencer a Ugarte, vicecónsul español, para que mediase en la organización de un viaje de colonos.

3. Los Acontecimientos militares en China.

Su efecto desestabilizador para el Negocio de la Trata Asiática

Que el negocio del transporte de *colies* presentaba peligros y era causa de innumerables conflictos era evidente. A todos ellos hay que añadir los derivados por la situación militar que atravesaba China en 1859, que soportaba la presión militar de un combinado anglo-francés en su suelo y exigía nuevos compromisos al Gobierno Chino en materia de trata. José Matía Calvo, informado de la situación, lo explicaba del modo siguiente a sus socios de Manila: “No estrañaré que el término de este negocio se vea pronto si los ingleses consiguen hacerse oír del Gobierno Chino”.¹³ Temeroso de los acontecimientos chinos advierte a sus compañeros de Manila en los siguientes términos

Los acontecimientos de Pei-Ho han dado lugar a la declaración de guerra de Francia e Inglaterra contra China, y como sucede que se diere principio a una lucha entre chinos y europeos más que la que ha sido hasta aquí,

(13) *Ibídem*: Carta de 10 de abril de 1858 a sus socios de Manila.

debo llamar la atención de ustedes para que vivan precabidos procurando tener a buen recaudo sus personas y los intereses de esa casa.¹⁴

La información le era facilitada a José Matía Calvo por su agente en Hong Kong, Max Fesch, y por la lectura de noticieros chinos como el *The Ferende of China*. La huída del Emperador de suelo chino y los acuerdos alcanzados con posterioridad son narrados por el naviero a sus socios, revelando en Matía Calvo una opinión propia y un conocimiento profundo sobre la situación política china. Lo expresaba así: “¿se cumplirán las condiciones?

Los chinos son fáciles en ceder y más fáciles en arrepentirse de haber cedido cuando se ven lejos del peligro”.¹⁵

Al explicar las circunstancias que rodearon a la trata amarilla conviene no dejar de lado uno de los aspectos más importantes de la trata; las conducciones de asiáticos a La Habana y a otras localidades americanas.

4. Las Conducciones de Asiáticos a La Habana

Es, sin duda, uno de los aspectos más relevantes y que mayor número de interpretaciones ha suscitado en numerosos historiadores. Mezclado con el negocio y el afán de lucro de unos comerciantes, nos hallamos, además, ante una nueva diáspora humana que recuerda a la de los esclavos negros. La práctica de la trata amarilla no puso un punto y final a la trata negra puesto que coexistieron durante años y tampoco representó cambio alguno en la mentalidad esclavista de la época. La contratación y traslado de trabajadores chinos a Cuba reflejaba una nueva realidad más ventajosa para los hacendados españoles e internacionales afincados en la Antilla española, en donde convenía la sustitución de un modelo de producción con graves cargas por otro con menores ataduras económicas.

Algunos de los aspectos que más recuerdan a la esclavitud negra guardan relación con la narración de los viajes, condiciones de traslado de los asiáticos, mortalidad y las sublevaciones registradas en los mismos. José Matía no fue ajeno a estos avatares; por el contrario, siendo él uno de los organizadores junto a sus socios vascos, los vivió de manera intensa y preocupada. En 1854 recomendaba a Esteban Garreta precaución con los traslados de los asiáticos: “que ocasionan aglomeraciones en los solladeros”. De los primeros viajes de chinos a la isla de Cuba nos ha quedado algún triste recuerdo...

(14) *Ibídem*: Carta de Tait & Co. de 3 de octubre de 1859 a Emuy (China).

(15) *Ibídem*: Carta a James Tait de 31 de diciembre de 1860. Emuy (China).

lo realizó la casa Matía Menchacatorre, de Manila, ...los contratos individuales fueron firmados en Amoy, y la fragata que realizó el viaje, la fragata *Oquendo*. El aspecto de los inmigrantes era aún más lamentable que el de los bozales negros: flacos, cubiertos de parásitos, huraños, muchos enfermos, casi moribundos. El principal comprador fue Urbano Feijoo Sotomayor, ...pero la mayor parte de los 60 chinos que le fueron asignados parece que fueron revendidos más tarde.¹⁶

La narración de Perez de La Riva cargada de dramatismo merecía su transcripción. Tuñón de Lara en, *Estudios sobre el siglo XIX español*, se refiere al mismo buque como el primero en contratar y desplazar chinos a Cuba. Entre los primeros compradores de chinos figuraron tres conocidos hacendados vascos: Ignacio Arrieta, Domingo Aldama y Julián de Zulueta. Julián de Zulueta y Amondo, uno de los mayores traficantes de esclavos de todos los tiempos, había nacido en Anucita (Alava) y se relacionó prontamente con la élite cubana al contraer matrimonio, por primera vez, con Francisca Dolores Samá, hija de Jaime Samá Martí, importante traficante de esclavos negros. Zulueta se convirtió en unos años en el representante más cualificado de la oligarquía habanera. Teniente Alcalde y Alcalde en varias corporaciones municipales de La Habana, importante terrateniente, creador del emblemático Casino Español de La Habana, Coronel del 2º Batallón de Voluntarios de La Habana, Marqués de Alava y Vizconde de Casa-Blanca.

La tragedia vivida por los "colfes" en su andadura marítima hasta Cuba se refleja de manera sincera en la correspondencia del naviero afincado en Cádiz. *La Alavesa*, buque consignado por José Matía Calvo, comprometió su carga con los traficantes de La Habana en 1858 por un total de 218 hombres. El viaje realizado en el razonable plazo de 115 días se saldó con una mortandad de 152 hombres. Los fracasos de *La Alavesa* preocupan al naviero por cuanto previamente ya había sufrido un percance parecido al perder 70 hombres en su carrera hacia la Habana en otro viaje.¹⁷ La reflexión del naviero va dirigida a sus socios de Manila

...otras casas mandan docenas de expediciones, y que la nuestra no pueda despachar un triste buque sin esponerlo a una catástrofe.¹⁸

Pero este negocio comenzaba a pesar duramente entre los comerciantes, se había hecho odioso. Su causa, las tragedias marítimas, venían precedidas de auténticas catástrofes donde quedaban involucradas cientos de personas, capi-

(16) Pérez de la Riva, J. (1975): *Para La Historia de la Gente sin Historia*, pp. 63-64.

(17) L. Co. Cartas: cartas de 18 de mayo y 13 de septiembre a J. Tait y Manila.

(18) *Ibidem*: Carta a Matía Menchacatorre y Cía de Manila de 18 de mayo de 1858.

tanes de buques y prestigiosas compañías de navegación. Así sucedió con el luctuoso viaje del buque norteamericano, *Flora Temple*, que transportando 850 hombres finalizó su tétrico viaje encallando en los arrecifes de las costas chinas tras una sublevación a bordo. La tragedia se conoció en todo el mundo. El relato de las tragedias sufridas por los "coolíes" es aplicable a otros comerciantes. Así le sucedió al buque español *Gravina*, que figuraba a la razón de Orbeta y Cía, pero que representaba en realidad a la razón social malagueña Loring y Cía. Las desgracias del *Gravina* sacuden la tranquilidad de los comerciantes que reciben con estupor las noticias sobre la catástrofe acaecida en el buque

...se dice por aquí que la fragata *Gravina* del señor Loring de Málaga había llegado a La Habana con solo 80 hombres de 600 y tantos que sacó de Emuy, habiéndosele muerto sobre 600 hombres, cosa horrible si es cierto.¹⁹

En ocasiones, y ésta parece una de ellas, se difundían noticias no contrastadas suficientemente sobre estos trágicos acontecimientos. Pero la conmoción es tan fuerte, tan arriesgado el negocio, que el propio José Matía Calvo inicia una investigación al respecto con las averiguaciones siguientes

Estos Castros son los que han tenido la noticia de la Habana sobre el contratiempo de la *Gravina* y observádoles yo que eso no podía ser cierto porque aquel buque sacó de Emuy 365 hombres refiriendome a la indicación de usted, han rectificado y parece que el buque que perdió 600 hombres es un vapor francés pero que la *Gravina* es positivo que llevó solo 80 hombres y éstos enfermos. Si la *Serafina* llega con felicidad podrá usted hacer un buen negocio ya por lo que escaseaban los culís en La Habana y por la resolución tomada por el General Serrano de no admitir nuevas...²⁰

La aclaración, larga, pero sin duda procedente, no disminuye la gravedad de la trágica situación en la que se desarrollaban las conducciones de asiáticos a Cuba, quizá la encubría. Que la mortalidad era alta en las conducciones parece evidente a tenor de las cifras que aporta Perez de la Riva: de 1853 a 1860, de los 56.335 culís embarcados a la Habana murieron en la travesía 8.159, un 15 por ciento. Estas *dificultades*, auténticas tragedias humanas que sufrieron los asiáticos en los buques *Flora temple*, *Encarnación*, *Norway*,

(19) *Ibídem*: Carta a Juan Antonio Orbeta de 8 de marzo de 1860. Madrid.

(20) *Ibídem*: Carta a Juan Antonio Orbeta de 15 de Marzo de 1860. En la terminología de José Matía Calvo, se entender "culís" por "colies".

Alavesa, Gravina, Luisita, Oquendo y muchos más, conviene aclararlas y situarlas en su debido contexto para no inducir a errores. Que los navieros españoles tuvieran dificultades para la trata no impedía que las compañías de navegación extranjeras inundaran los muelles habaneros con su carga humana y José Matía Calvo lo conoce y lo sufre. En 1859 han desembarcado en La Habana en un solo mes: 836 chinos en el buque francés Francisco I, otros 484 en la fragata holandesa María Elizabeth, y se descubre la participación en el negocio de dos compañías nuevas, la Compagnie Trasatlantique Generale y la casa Campbell, *nuevas en el negocio*, según José Matía Calvo. En 1860 se repiten parecidas entregas: un buque de bandera norteamericana llega a La Habana con 935 hombres, la fragata *Serafina* de los Orbeta deposita 446 hombres y la *Guadalupe* de Fernandez Castro llega con 360 chinos que no pueden ser vendidos. En estas ocasiones proceden de Macao y suponen un duro golpe para los intereses de Matía Calvo, Fernando Aguirre, Menchacatorre y Tait. Esto obliga a un cambio en su actitud comercial, el nuevo objetivo será Macao. Matía Calvo envía a su buque *La Concepción* a Macao

va a por *colíes* a Macao: Sus armadores encuentran facilidades siempre para sus proyectos, aun sin tener casa en China, y es triste que nosotros a pesar de haber establecido una casa allí hace muchos años, por mucho que hoy nos pertenezca.²¹

Que el negocio de Emuy comenzaba a decaer parecía manifestarse con claridad al referirse a la trata de chinos.

Para los nuevos traslados de chinos son utilizados los puertos de embarque de Cantón y Macao. En 1859 escribía a Cantón y a Macao en solicitud de ayuda

Querido Pepe ...si eres capaz de reunir ochocientos o mil colfes para Cuba, hombres entre 18 y 30 años sanos y robustos excluyendo los viejos absolutamente. Este negocio es muy importante para mí, muy delicado y es necesario que te asegures mucho, para no comprometerte ni comprometer la expedición. Contrata con alguna casa que haga acopio de la gente y toma buenas noticias de su responsabilidad y moralidad.²²

En 1860 José Matía Calvo y sus socios parecen superados por sus contrincantes, *los Castros*, y así lo hace notar a sus socios

La *Guadalupe* salió de Macao con 400 hombres. Este negocio como todas

(21) *Ibídem*: Carta a Manila de 11 de Enero de 1864.

(22) *Ibídem*: Carta a José Orbeta de 5 de Agosto de 1859.

las empresas está probado que el fruto lo coge el que vino detrás imitando a sus autores.²³

Era el principio del fin en la gran iniciativa comercial de la trata asiática, iniciada a mitad de la centuria pasada y que, auspiciada e impulsada por comerciantes vascos y cántabros, sintonizó con las nuevas necesidades que la economía colonial española había demandado.

5. Otros Aspectos Relacionados con la Trata Asiática

En el negocio de la trata amarilla hay que señalar otros aspectos que aportan complementariedad a su comprensión. Los *colíes*, una vez desembarcados en Cuba, eran instalados en los *barracones* destinados a tales efectos. Uno de ellos era el denominado *La Chorrera*, estaba situado a las afueras de La Habana y era conocido popularmente como *el Lazareto de la Chorrera*, cumpliendo, además, funciones de hospital de asiáticos enfermos. Al llegar a la Habana los *colíes*, se les descontaba de su salario la ropa, sombrero, calzado y demás necesidades.

Hemos referido con anterioridad que los chinos viajaban solos, sin familia, y se conocen pocas expediciones en las que embarcasen mujeres, lo que nos impide conocer el precio de venta de las mismas que para los hombres, sanos y fuertes, oscilaba entre 22 y 24 onzas de oro; es decir, un equivalente a 150 pesos fuertes. La escasa presencia de mujeres chinas motivó un incremento notable de la homosexualidad entre la colonia china, aspecto éste, que escandalizaba a la población española del Caribe. La práctica de la trata asiática no consiguió acallar el clamor antiesclavista en España. Muy por el contrario, las críticas de los abolicionistas se dirigieron contra dicha práctica en el manifiesto de 1871 con un duro alegato hacia la misma

Todos cuantos se han ocupado de las cuestiones coloniales saben el altísimo interés que tiene para nuestras Antillas el problema de la inmigración. De muy atrás empero, de antes de 1850, han venido haciéndose las importaciones de grandes masas de asiáticos... La protesta de cuanto inteligente existían en La Habana contra la inmigración de africanos libres, siendo, no pocos los enemigos de la trata de asiáticos, cuyos malos efectos ahora mismo se tocan en Cuba.²⁴

Para completar el estudio de la trata no podemos pasar por alto la participación de los autores materiales y responsables últimos de las conducciones

(23) *Ibidem*: Carta a Fernando Aguirre de 17 de Junio de 1860 Manila.

(24) Declaración de la Sociedad Abolicionista Española en: *La Cuestión de la Esclavitud en 1871*.

de asiáticos: los capitanes de barcos. En el caso que nos ocupa, el de José Matía Calvo, hemos podido conocer a algunos de ellos por la correspondencia del propio armador. Otra de las fuentes de aproximación histórica nos la ofrece la novela marítima de Pío Baroja.

6. La Repercusión de los viajes marítimos a Manila en la obra literaria de Pío Baroja. El recuerdo de José Matía Calvo

En su novela, *La Estrella del capitán Chimista*, Pío Baroja relata las aventuras de un joven piloto que embarca en la fragata *Mariveles*

...de la casa de comercio en Cádiz de los señores Don José Matía, Menchacatorre y Arlegui,²⁵ poseía varios varios barcos para la travesía de ida y vuelta a Filipinas, entre ellos la fragata *Mariveles*. En este buque me embarqué yo de piloto, con sesenta pesos al mes".²⁶

La fragata *Bella Vascongada* encargada por José Matía Calvo, era una embarcación que figura en varios relatos de Baroja. Este buque fue construido en Filipinas en los astilleros de Juan Bautista de Arrechea, realizó la derrota Mánila-Cádiz en muchas ocasiones, la capitaneaba Manuel Aguirre y fue su primer piloto Justo Goñi. El piloto y posterior capitán del navío Justo Goñi

En 1849 pasó cerca de Isla Rodrigo, capitaneando la fragata llamada *Bella Vascongada*. Continuó sus viajes de Cádiz a Filipinas. De regreso a España se instaló, no en Cádiz sino en Jerez de la Frontera.²⁷

La relación entre José Matía Calvo y Goñi fue intensa y cordial hasta que en 1859, y por razones de deudas no pagadas por Goñi, surgieron las desavenencias y Justo Goñi fue acusado con toda severidad por su antiguo amigo y embargados sus bienes por el Tribunal de la Junta de Comercio de Jerez de la Frontera.

Pero las novelas marítimas de Pío Baroja nos ofrecen datos sobre otros capitanes donostiarras que practicaban la misma derrota, Remigio Goñi y Sotero Nessi. Así, escuchando al legendario marino de la novela, *Chimista*, podemos averiguar que

Entonces en Macao, además del contrabando del opio y de la trata de

(25) Los hermanos Arlegui, Fernando y Cristóbal eran socios y colaboradores de José Matía Calvo en múltiples negocios.

(26) Baroja, P. (1985): *La estrella del Capitán Chimista*, pp. 103-104.

(27) Baroja, J. C. (1978): *Los Baroja*, pp. 52-54.

coltes chinos, a quienes se vendía como a los negros, había una gran cantidad de casas de juego y prostitución... En Macao conocimos Chimista y yo a un paisano, ...un tal Cucullu. Cucullu nos invitó a cenar a Chimista, Iruretagoyena y a dos capitanes donostiarra, Remigio de Goñi y Sotero Nessi.²⁸

En la casa de los Baroja, en Itzea, se conservan los retratos de los Aguirre vestidos con atuendos marineros y el óleo que representa a la *Bella Vascongada* atravesando una tormenta. Con motivo de la Exposición - Homenaje a Baroja celebrada en el Museo Naval Donostiarra han podido contemplarse estas iconografías, aunque hayan sido desconocidas para el gran público que visitó la muestra.

Otros personajes que figuran en la novela de Baroja son los hermanos Orbeta, socios ocasionales de José Matía Calvo con los que mantuvo intensa correspondencia. Para esta ocasión, Baroja narra la manera que utilizaron para desembarazarse de un buque viejo, *La Bilbaina*, aplicando *unas barrenadas* al buque según divisaba tierra y cómo el seguro del siniestro lo tuvo que pagar la casa Menchacatorre. No deben estar alejadas de la realidad estas narraciones, de las que nos ilustra José Matía Calvo en su libro de correspondencia. En 1859, José Matía Calvo ayudó al joven piloto guipuzcoano Zacarías Aristegui para enrolarse en un barco con destino incierto, solicitando la colaboración de su amigo vizcaíno Olaguibel. Con Nicolás de Olaguibel mantuvo José Matía Calvo una estrecha relación comercial, y gracias a dicha colaboración el alavés accedió a formar parte como accionista de la empresa *Caminos de Hierro*, pionera en la comunicación por ferrocarril. Una idea aproximada sobre Olaguibel nos la ofrece su biógrafo Delmás

...llegó a ser en aquel tiempo el hijo de la fortuna, del cálculo y del movimiento especulativo de Bilbao ...el hombre más solicitado y consultado, popular por sus condiciones de actividad y de sus contratos particulares.²⁹

Armador de buques, comerciante de productos asiáticos, ostentó de manera provisional la presidencia de la Diputación de Vizcaya, compitió con los cántabros para arrebatarles el monopolio sobre las harinas que vendían a Cuba. Su muerte es recordada por Delmás con enorme tristeza: a su funeral acudieron algunos íntimos, abandonado de la multitud de personas a las que ayudó, arruinado y deshonrado por su lealtad a la causa carlista.

(28) Baroja, P. (1985) op. cit., p. 133.

(29) Delmás, J. E. (1970): *Diccionario biográfico de Claros Varones de Vizcaya*.

La presencia de capitanes vascos en los buques que practicaban la derrota Cádiz Manila es evidente en los barcos de armadores no vascos. Así, su presencia es notoria junto al armador Ignacio Fernandez de Castro, que tenía contratado al donostiarra Juan de Tritón para capitanear los buques *Zafiro*, *Reina de los Angeles* y *Luisita*.

7. El Transporte de pasajeros.

La Travesía Cádiz-Manila

José Matía Calvo disponía de varios buques para el transporte de pasajeros a Manila y a otras localidades asiáticas. Algunos de ellos son conocidos por su correspondencia y por la divulgación que de los mismos han realizado autores como Ramos Santana y Garay Unibaso³⁰ en sus excelentes trabajos. *El BellaVascongada*, *Teide*, *Cervantes*, *Colón*, *Mariveles*, *Familia Calvo* son algunos de los más significativos. José Matía Calvo, iniciado en 1840 en la carrera por el liderazgo del comercio marítimo desde Cádiz, diversificó sus negocios de manera excelente: la trata de asiáticos, la venta de azúcar, tabaco, sederías chinas, metales preciosos. Pero uno de los negocios que más tiempo le ocupó fue el relacionado con el transporte de pasajeros, misioneros y militares a las posesiones españolas del archipiélago filipino.

Las excelencias para el acomodo de los pasajeros en el buque *Colón* eran magníficamente reflejadas por la publicidad que se hacía del buque

...la fragata española *Colón*, su capitán Crisanto de Urbietta... admiten carga á flete y pasajeros, los que serán alojados con toda amplitud en sus dos espaciosas cámaras y atendidos con el esmero que su capitán tiene acreditado, se despacha por D. José Matía en plaza de Mina número 71...³¹

En ocasiones, ésta se manifestaba en las líneas publicitarias de la prensa de Madrid y las gestiones para su difusión las realizaba por mediación de Jiménez del Castillo, a quien le bastaban pocas indicaciones del armador alavés

...la fragata española *Cervantes* que se halla fondeada en la bahía de Cádiz, procedente de la de Manila saldrá de regreso tan pronto como descargue, mandada por su acreditado capitán D. Manuel Aguirre. Este hermoso buque... todo lo demás del anuncio como está.³²

(30) Ramos Santana, A. (1987): *La burguesía Gaditana en la época isabelina* y Garay Unibaso, F. (1991): *Correos marítimos Españoles: Correos Marítimos Españoles a Filipinas*.

(31) Anuncio de la inminente salida de la fragata *Colón* para Manila el miércoles 24 de mayo de 1848 según "El Parte de la Vigía de Cádiz" del mismo año.

(32) Libro de Copi. Cartas: comunicación a Jiménez del Castillo de 9 de Octubre de 1859, Madrid.

La demanda de pasaje por parte de los viajeros relacionaba en ocasiones directamente al armador con el cliente. En su respuesta a uno de ellos, Manuel Matía Núñez, le informa con precisión de las condiciones económicas:

...el pasaje en cámara de popa es de siete mil reales de vellón cada persona, y cuatro mil el pasaje de proa durmiendo sobre un tablado. El pago debe hacerse en Cádiz y si no puede efectuarse hasta su llegada a Manila es menester dejar fianza de toda satisfacción. Se necesita venir provisto de la papeleta de comisaría de su barrio y comprar aquí ropa de color para la navegación, un colchoncito y almohadas para el camarote, pero si se va en proa puede traerse el colchón de uso, si no es muy grande.³³

La supervisión última de los viajes quedaba confiada a los capitanes de los buques que recibían una carta del armador en parecidos términos a la siguiente

el pasaje que conduce es en lo general de personas distinguidas y me prometo que no ha de tener usted motivos de disgustos. Tiene un rancho abundante que bien administrado puede dejar sobrantes de consideración si logra usted un feliz viaje. Recomienda usted al pasajero desterrado Miguel Pover para que se le trate con la consideración que exige su desgracia y al mismo tiempo se evite en lo posible el contacto con los pasajeros de cámara.³⁴

Algunos de los productos que invadían los mercados andaluces tras la arribada de un buque al puerto gaditano podían ser tan diversos como: "...pañuelos de seda, 2000 abanicos naqueados, 130 cajas de sedería y otros efectos chinoscos, 30 cajas de seda y té..."³⁵ No sólo Cádiz, también Málaga y Sevilla absorbían los productos de la ruta filipina. Fuera de la frontera andaluza, Madrid, Bilbao y San Sebastián solicitaban sus productos.

A los riesgos derivados de tan largas expediciones, hay que añadir las derivadas de transportar cargas peligrosas. Existía un manual de instrucciones para la navegación, detallado y rígido:

- 1º - Prohibición de usar fósforos por los pasajeros.
- 2º - Control sobre el trasiego de bebidas espirituosas, a fin de incomunicar la sala de pólvora y evitar explosiones.

(33) *Ibidem*: Carta al pasajero Manuel Matía Núñez, 14 de septiembre de 1863.

(34) *Ibidem*: Carta de recomendaciones a Manuel Aguirre, capitán de la *Cervantes* de 29 de Septiembre de 1863.

(35) Libro de "Parte de Vigía de Cádiz" de 7 de junio de 1848.

3º - Recomendar un buen trato a la clientela, para que se mantenga la buena fama de los buques y sus tripulaciones.

La fama de las tripulaciones albergaba algunos recelos para los pasajeros, algunos de los cuales habían comprobado en viajes previos las costumbres violentas de la marinería filipina e india. Las prevenciones de índole sanitaria escaseaban en la mayoría de los viajes a ultramar. El anuncio por el armador del buque ofreciendo servicio de *médicos y cirujanos* a bordo era una de las mejores propagandas que podían presentarse al público. Sobre la presencia de médicos en las embarcaciones del naviero afincado en Cádiz, nos quedan algunos relatos de la fragata *Cervantes* que procuraba llevar servicio médico a bordo.

8. Las Conducciones de Tropas y Misiones a Filipinas

El transporte de tropas y misioneros a Filipinas se convirtió en otro de los objetivos más apetecidos por los comerciantes afincados en Cádiz. Dos comerciantes procuraron monopolizar este negocio: Ignacio Fernández de Castro y José Matía Calvo, el primero asociado en ocasiones al propietario gaditano José Abarzuza. La pugna entre ambos comerciantes era reciente, todavía en 1852 era el comerciante Vicente Abella desde Galicia el que monopolizaba el transporte de tropas y misiones a Filipinas. Esta situación provocaba el enojo de los otros comerciantes y así describía la situación José Matía Calvo por aquellos años, cuando explicaba estos aspectos a Jiménez del Castillo: "...El ministro parece estar muy dispuesto a complacer a Abellá y solo una resistencia del presidente, impidió que Abellá triunfase".³⁶ Superado el privilegio de Abellá, la pugna entre ambos alcanzó causa de recelo para José Matía Calvo que comienza a vislumbrar claro favoritismo hacia Fernández de Castro por parte de las autoridades militares; protagonistas indiscutibles, en opinión del naviero, que lo expresa de manera inconfundible

Es un hecho incontestable que esa casa viene gozando hace una porción de años, el privilegio exclusivo de conducir todas las misiones ...y conducir todo lo que pertenece a la marina, especialmente desde que uno de sus buques llevó a Manila al General Quesada, y de aquí resulta que ni los colegios tienen coristas que enviar, ni ese departamento marineros, ni soldados ni material de guerra hasta que Castro cuenta con un buque en este puerto. Esto aquí, en Manila ya sabe la dirección como le acaricia el Capitán General y el factor Salas que vive en su casa y come a su mesa.³⁷

(36) Libro de Cop. de Cartas: Carta a Jiménez del Castillo de 7 de febrero de 1852.

(37) Ibídem: Carta a Cristóbal Arlegui de 16 de mayo de 1865.

Las críticas contra Castro abundan en detalles:

...el Sr. Abarzuza desistió de su proyecto de expedición dejando todo el negocio subastado a favor de Castro ...Mientras yo no he tenido buques, han sobrado pasajeros.³⁸

Pero las lamentaciones de José Matía Calvo hay que observarlas con la debida prudencia. Si Fernández Castro se favorecía al arrimo del General Quesada; Matía Calvo procuraba lo mismo a través de su amigo el General Manuel Crespo y el general Lemery, futuro Capitán General de Manila. Que la presencia militar era imprescindible para la buena marcha de los negocios lo certifica el propio naviero en su carta al militar:

...como nadie mejor que usted sabe, lo conveniente que es vivir en armonía y si es posible con amistad con la primera autoridad del país.³⁹

La armonía con los militares era precisa no sólo por las razones expuestas, existían otras de más largo alcance. En ocasiones, los militares que habían ocupado responsabilidades de gobierno en Manila se posesionaban con posterioridad de altos destinos en el Gobierno de Madrid. Aunque obligados al destino filipino por decisión gubernamental como en el caso del General Pavía, volvían a la metrópoli con algunas fortunas que eran oportunamente administradas por comerciantes como José Matía, alcanzando beneficios en los circuitos financieros internacionales; la participación de los Zulueta de Londres no será ajena a estas inversiones ni a dichos manejos.

José Matía Calvo murió en Cádiz en 1871. Redactó su testamento en 1870 en el que destinaba su copiosa fortuna para la creación de dos asilos, uno en Cádiz y otro en San Sebastián.

Bibliografía

- Agirreazkuenaga, J.: *Los Vascos y la Insurrección de Cuba en 1868*. Bilbao, 1989.
 Bahamonde, A. y Cayuela, J.: *Hacer las Américas las Elites Coloniales Españolas en el siglo XIX*. Madrid, 1992.
 Bushnell, D. y Macaulay, N.: *El nacimiento de los países latinoamericanos*. Madrid, 1989.
 Baroja, J. C.: *Los Baroja*. Madrid, 1978.
 Baroja, P.: *La estrella del capitán Chimista*. Madrid, 1985.

(38) *Ibidem*: Carta de 19 de mayo de 1858 referente al transporte de tropas por el *Reina de los Angeles*.

(39) *Ibidem*: Carta a Manuel Crespo de 26 de octubre de 1860. Minglanilla.

- De Mas, S.: *Informe sobre el estado actual de las Islas Filipinas en 1842*. Madrid, 1843.
- Dirección General de Aduanas: *Estadística General del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la península e islas Baleares en 1857*. Madrid 1858
- Estadística Comercial: Resúmenes por Quinquenios del Comercio y de la navegación Exterior de España en los años de 1850 a 1882*.
- Garay Unibaso, F.: *Correos Marítimos Españoles*. Ed. Mensajeros. Bilbao, 1991.
- Garmendia, J.: "José Matía Calvo (1806-1871)". *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 1986.
- Martinez Salazar, A.: *Presencia Alavesa en America y Filipinas*. Vitoria, 1988.
- Parte Oficial de la Vigía de Cádiz.
- Perez de La Riva: *Para la historia de las gentes sin historia*. Ed. Ariel Barcelona, 1975.
- : *El barracón, esclavitud y capitalismo en Cuba*. Ed. Critica Barcelona, 1978.
- Ramos Santana, A.: *La burguesía gaditana en la época Isabelina*. Cátedra Adolfo de Castro. Cádiz, 1985.
- Sociedad Abolicionista Española: *La cuestión de la esclavitud en 1871*.
- Tuñón de Lara, M.: *Estudios sobre el siglo XIX español*. Ed. Siglo XXI. Madrid, 1984.
- : *España: La quiebra de 1898*. Ed Sarpe. Madrid, 1986.

Fuentes Documentales

Archivos:

- Asilo San José de Cádiz,
 Fundación Matía de San Sebastián,
 Muy Humilde Hermandad de la Caridad de Cádiz.
 Libro de copiadore de cartas de José Matía Calvo (1852-1864). Cádiz.