

Matía, Menchacatorre y Cía. y su participación en el negocio de culíes (1847-1859)

Matía, Menchacatorre y Cía, eta kulien negozioan edukitako partaidetza (1847-1859)

Matía, Menchacatorre y Cía and the coolie trade (1847-1859)

Cózar, María del Carmen.
Universidad de Cádiz
maricarmen.cozar@uca.es

BIBLID [1136-6834, eISSN 2386-5539 (2023), 47; 53-99] Jaso: 2022.07.08
Onartu: 2023.01.18

Este trabajo analiza la figura y la memoria de José Matía Calvo, a través de la empresa Matía, Menchacatorre y Cía. Tanto la compañía como su fundador, ocupan un importante lugar en el comercio de culíes en Cuba durante los años intermedios del siglo XIX. El uso y el comercio de estos inmigrantes chinos sustituyeron en parte a los esclavos de origen africano, que terminaron siendo utilizados como sus predecesores en los principales centros azucareros de la isla.

Palabras clave: Comercio de esclavos; culíes; Cuba; industria azucarera; José Matía Calvo.

Lan honetan José Matía Calvoren irudia eta memoria aztertzen dira, berak sortu zuen Matía, Menchacatorre y Cía enpresaren bilakaera kontuan hartuta. Enpresa hau eta bere sortzailea, XIX. mendearen erdialdeko Kubako kulien merkataritzaren historiaren parte garrantzitsua dira. Kuli hauek, afrikar esklabuen lana ordezkatu zuten eta askotan, esklabu hauen baldintza berberetara makurtuak izan ziren, uharteko azukre industriaren garapena posible egiten zuten bitartean.

Hitz gakoak: Esklabu merkataritza; kuliak; Kuba; azukre industria; José Matía Calvo.

The goal of this work is to analyze the history and the memory of José Matía Calvo, one of the most important Basque coolie traders of the Cuba's history of XIX century. Matía Calvo founded a company called Matía, Menchacatorre y Cía who became the main reference of the Asian (Chinese) workers trade that supplanted the African slaveries in the Caribbean island during the industrialization of the sugar industry.

Keywords: Slave trade; coolie; Cuba; sugar industry; José Matía Calvo.

1. INTRODUCCIÓN¹

Desde que Juan Pérez de la Riva pusiera de relieve la influencia que ejerció en la sociedad colonial la inmigración de culíes² chinos a Cuba en el periodo 1847-1874³, se han realizado interesantes trabajos de investigación y estudios monográficos que han abordado variados aspectos de la colonización china en Cuba que van desde cuestiones particulares de política colonial⁴ y el estudio de la influencia cultural de China en Cuba⁵ hasta el análisis de los recursos humanos que movilizó la explotación económica de los ingenios azucareros y cafetales así como el estudio de los circuitos financieros a través de los cuales se realizaron los pagos y los trasvases de capitales de uno a otro lado del océano⁶. Todos ellos han destacado la importancia que tuvo la utilización del colono chino como fuerza de trabajo en los ingenios azucareros y cafetales en un momento en que hacía crisis el sistema de producción basado en el trabajo esclavo.

Hay autores que destacan el papel tan importante que la colectividad china tuvo en la reorganización de la economía azucarera cubana y su contribución a la vida cultural⁷. Según Yun y Laremont “el uso de mano de obra china ayudó a la industrialización y mecanización de los ingenios y provocó un cambio de paradigma en la economía cubana”⁸.

1. Este trabajo se enmarca en el proyecto colectivo de investigación Convocatoria 2019 Proyectos de I+D+i - PGC Tipo B (PID2019-105204GB-I00) “Memoria y lugares de memoria de la esclavitud y el comercio de esclavos en la España Contemporánea”.

2. SCARANO Francisco A. “La presencia china en el Golfo-Caribe (siglos XIX y XX)”. En SANG BEN Mukien Adriana(coord.). *La presencia China en el Gran Caribe: Ayer y Hoy*, Centros de Estudios Caribeños, República Dominicana, 2022, p. 137. A los braceros provenientes de China o India se les solía dar el nombre de “culi” o “coolí” (“culis”/”culíes” o “coolis” en plural), vocablo peyorativo aplicado a ciertos asiáticos de muy baja condición social”.

3. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes chinos a Cuba, 1853-1874*, Universidad de La Habana, 1965. BALBOA NAVARRO, Imilcy. *Los brazos necesarios. Inmigración, colonización y trabajo libre en Cuba, 1878-1898*, Valencia, Centro Francisco Tomás y Valiente de la UNED, Fundación Instituto de Historia Social, 2000.

4. MARTÍNEZ ROBLES, David. *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis doctoral presentada en la Universitat Pompeu Fabra, 2007. NARANJO OROVIO, Consuelo y GARCÍA GONZÁLEZ, Armando. *Racismo e inmigración en Cuba en el siglo XIX*, Madrid, Doce Calles, 1996.

5. CHANG-RODRÍGUEZ, Eugenio. *Diásporas chinas a las Américas*, Perú, Fondo editorial de la PUCP, 2015. YOUNG, Elliot. *Alien nation: Chinese Migration in the Americas from the coolie era through World War II*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2014.

6. GARATE OJANGUREN, M^a Monserrat. “Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio Internacional del azúcar cubano (siglo XVIII-XIX)”. En XVI Coloquio de Historia Canario-americana, Las Palmas de Gran Canaria. España, 2017.

7. NARANJO OROVIO, Consuelo. “La inmigración china en Cuba, siglos XIX y XX: Debates económicos y Discursos identitarios”. En SANG BEN, Mukien Adriana (coord.). *La presencia china en el Gran Caribe. Ayer y hoy*, Centro de Estudios Caribeños, República Dominicana, 2022, p.171.

8. YUN, Lisa y LAREMONT, Ricardo Rene. “Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847-74” *Journal of Asian American Studies*, volume 4, n. 2, junio 2001, pp.116-117, Published by The Johns

Garate, por su parte, ha apreciado que los culíes participaron más en los trabajos industriales especializados mientras que los esclavos africanos trabajaron casi de forma exclusiva en las tareas del campo⁹.

Lo cierto es que muchos colonos chinos fueron llevados a Cuba para sustituir a los esclavos y en la mayoría de las veces fueron tratados como estos¹⁰. Este tráfico se convirtió muy pronto en un lucrativo negocio, en él tomaron parte algunos de los comerciantes que se dedicaron al tráfico de africanos, aunque también atrajo a casas de comercio extranjeras y españolas que se dispusieron a participar en el negocio adquiriendo la trata asiática una dimensión internacional¹¹.

En este artículo, se trata la participación de la casa de comercio, Matía, Menchacatorre y Cía. en el tráfico de culíes desde China a Cuba, durante los años que van de 1847 a 1859.

Existen varios trabajos que nos proporcionan información sobre la trayectoria vital del socio principal, José Matía, y la actividad mercantil y financiera que desarrolló la empresa mercantil en las rutas Cádiz-Manila¹² y Manila-La Habana de 1847 a 1870¹³. Pérez de la Riva,¹⁴ nos informó en su día que Matía, Menchacatorre y Cía. fue la que inauguró, en 1847, el transporte de colonos chinos desde el puerto de Emuy (también llamado Amoy o Xiamén), en China a La Habana (Cuba) y Garate Ojanguren¹⁵ ha completado esa información al proporcionarnos los detalles financieros de aquella primera expedición. Ambos trabajos nos han resultado de gran interés y nos han animado a continuar estudiando sobre la implicación de la Casa de comercio en el negocio de culíes.

Nuestra investigación se ha basado fundamentalmente en la documentación

Hopkins University Press.

9. GARATE OJANGUREN, M^a Monserrat. "Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio Internacional del azúcar cubano (siglo XVIII-XIX)" en ...p.1548.

10. YUN, Lisa y LAREMONT, Ricardo Rene. "Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847-74" *Journal of Asian American Stud...*

11. GINÉS-BLASI, Mónica. "A Philippine 'coolie trade': Trade and exploitation of Chinese labour in Spanish colonial Philippines, 1850-98. *Jornal of Southeast Asian Studies*, The National University of Singapore, 2020 pp. 1-27.

12. IBARZABAL ARAMBERRI, Xabier. La ruta Cádiz-Manila de José Matía Calvo. Prólogo a la crisis de 1898. En: URKIA ETXABE, José María. Médicos vascos en América y Filipinas: II Mesa redonda sobre Historia de la Medicina Iberoamericana. ed. lit., 1998, pp. 87-94.

13. UGALDE ZUBIRI, Alexander. "Las relaciones contemporáneas económicas, institucionales, sociales y culturales entre el País vasco y Cuba". En DOUGLASS, William A. (coord.). *Vascos en Cuba*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2015.

14. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes chinos a Cuba, 1853-1874*.

15. GARATE OJANGUREN, M^a Montserrat. "Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio Internacional del azúcar cubano (siglo XVIII-XIX)" en XVI...

interna¹⁶ de la empresa de José Matía, depositados en el Archivo de la Universidad de Cádiz, en la documentación de protocolos de Archivo Histórico Provincial de Cádiz y en la documentación del Archivo Histórico Nacional de Madrid. Aunque deba reconocerse la importancia de estas fuentes por la información que nos suministra, no podemos ignorar la limitación que presenta la investigación ya que carecemos de la información contenida en la documentación interna de la casa principal con sede en Manila, Matía, Menchacatorre y Cía. así como de la documentación de protocolos que dicha empresa generó en la capital filipina.

Aun así, a pesar de todos estos inconvenientes, la información contenida en la documentación consultada nos ha permitido acercarnos a conocer la trayectoria profesional de José Matía, fundador de la empresa, la organización del capital, el proceso de acumulación que llevó a cabo y su actividad económica, así como el papel de los grupos involucrados en el proceso inversor y la implicación de la empresa en el tráfico de colonos chinos.

2. LA REGENCIA DE MARÍA CRISTINA Y EL FIN DEL MONOPOLIO DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS

Durante la década de los veinte del siglo XIX, el comercio gaditano experimentó una gran decadencia en la que permaneció hasta que, en febrero de 1829, el Gobierno le concedió a la ciudad el privilegio de Puerto Franco. Desde ese momento, y durante los años que duró la concesión, la actividad mercantil y portuaria de Cádiz se incrementó. Cuando el puerto gaditano pierde aquel privilegio, en septiembre de 1831¹⁷, la tendencia ascendente del comercio prosiguió al iniciarse la regencia de María Cristina y se mantuvo durante todo el reinado de Isabel II.

Cuando se inicia la regencia de María Cristina, en 1833, España había dejado de ser una gran potencia atlántica, quedando su imperio reducido a los reductos coloniales de Cuba y Puerto Rico y a los archipiélagos en Asia Sudoriental y el Pacífico: Filipinas, Marianas, Carolinas y Palaos. La independencia de México provocó la desaparición del tráfico Manila-Acapulco, interrumpiéndose por ello el próspero comercio que ambas ciudades mantenían. El Gobierno español, temeroso de la decadencia económica del archipiélago filipino, se vio obligado a ir abriendo gradualmente la colonia al comercio in-

16. DE LA CRUZ RODRÍGUEZ, Clemencia. "La casa comercial José Matía, un fondo singular en el archivo de la Universidad de Cádiz". En: *Cuadernos de Investigación de Fondos del Archivo UCA*, nº 4, Universidad de Cádiz, 2022, pp.1-23.

17. TORREJÓN CHAVES, Juan. *El puerto franco de Cádiz 1829-1832*, Universidad de Cádiz, 2002. En febrero de 1829, se concede la franquicia portuaria que se mantuvo hasta septiembre de 1831, cuando fue derogada fijándose el plazo de un año para la supresión total.

ternacional.¹⁸ Semejante medida, sería beneficiosa para el Estado, ya que los aranceles e impuestos aduaneros aportaban nuevos ingresos para mantener la administración colonial.

A esta medida siguieron otras, durante la Regencia de María Cristina, entre las que destacan dos Reales Órdenes, la del 17 de julio de 1834, que concedía entera libertad a los buques de matrícula filipina para navegar por todos los mares y la del 6 de septiembre del mismo año que abolía los privilegios de la Real Compañía de Filipinas.

Antes de aquella fecha no solo estaban cerrados los puertos europeos a los buques matriculados en Filipinas, sino que existían fuertes restricciones a comerciar con los puertos asiáticos. La consecuencia más evidente de las medidas liberalizadoras fue el aumento de las relaciones comerciales de la colonia asiática con su metrópoli, que habían estado monopolizadas desde fines del siglo XVIII por la Real Compañía de Filipinas.

Unos años más tarde, en 1842, la paz de Nankín sellaba la victoria franco-británica sobre China y permitía la penetración en Extremo Oriente de los europeos¹⁹. España, aunque como potencia de segunda fila, obtuvo consulados en Macao, Cantón, Emuy y Singapur llegando a tener una embajada plenipotenciaria en Pekín.²⁰

Era obvia la potencialidad económica del archipiélago filipino, que se convirtió en una zona geoeconómica de gran importancia²¹. En muy poco tiempo, Filipinas se internacionalizó. En 1842, había ya en Manila cinco consulados extranjeros²², Bélgica, Dinamarca, Suecia y Estados Unidos, treinta y nueve casas comerciales extranjeras, dieciocho de las cuales eran británicas, dos estadounidenses, una francesa y una danesa.²³

La prosperidad del archipiélago filipino irá de la mano del auge de la isla de Cuba. Esta se convierte en un centro distribuidor de productos asiáticos

18. La Real Cédula del 7 de marzo de 1820, que abría los puertos nacionales al tráfico filipino, concediendo tarifas preferenciales a los productos coloniales.

19. MARTÍNEZ ROBLES, David. *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis doctoral presentada en...

20. RODAO, Florentino y TOGORES, Luis Eugenio. *Esclavitud, servidumbre y abolición en el Extremo Oriente: El caso español*, Madrid, Csic. 1990, pp. 135 y ss.

21. BAHAMONDE, Ángel y CAYUELA, José. *Hacer las américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Alianza editorial, Madrid, 1992, pp. 28 y ss.

22. GINÉS-BLASI, Mónica. "Exploiting Chinese Labour Emigration in Treaty Ports: The Role of Spanish Consulates in the "Coolie Trade" IRSH, Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, 2020, pp. 1-24.

23. MARTÍNEZ ROBLES, David. *Entre dos Imperios: Sinibaldo de Mas y la empresa colonial en China (1844-1868)*. Marcial Pons Ediciones de Historia, S.A., 2018.

y españoles. De la misma manera, los comerciantes gaditanos con fuertes intereses en las colonias antillanas y filipinas participaron de esta prosperidad. Cádiz, Manila, La Habana y Liverpool son centros claves donde se desarrollan los negocios en el reinado de Isabel II²⁴.

Las expectativas comerciales que suscitó la creciente importancia del mercado de Asia Oriental atrajeron a inmigrantes procedentes de localidades europeas que se trasladaron también a las Filipinas para dedicarse al comercio. Muchos españoles, sobre todo vascos, se establecieron también en las islas y se integraron en la vida social, económica y política de la colonia española (los Zubiri, Aldecoa, Eguiruz, Inchausti, Aguirre, Arrechea, Olaguibel o Rotaèche y José Matía Calvo)²⁵. Algunos de ellos, como fue el caso de José Matía, se involucraron en el transporte de colonos chinos a la isla de Cuba para ser empleados como mano de obra en las plantaciones azucareras y en los cafetales²⁶.

3. JOSÉ MATÍA CALVO, SUS PRIMEROS AÑOS: DE APRENDIZ A COMERCIANTE

Josef Antonio Mathia Calbo (sic) nació en Llodio, provincia de Alaba (sic), el 6 de junio de 1806 y falleció en Cádiz el 29 de mayo de 1871. Era hijo de Antonio Mathia Alonsa (sic) y Marta Calbo Villareal (sic).²⁷ Desconocemos como fue su infancia y primera juventud. En 1823, con tan solo diecisiete años emigró a las islas Filipinas. No sabemos con certeza los motivos que le llevaron a tomar semejante decisión, probablemente, fue determinante el efecto llamada de los vascos que residían en Filipinas desde hacía tiempo. El éxito de las casas comerciales vascas, como las de Inchausti, Juan Bautista de Arrechea, Ayala, entre otras circunstancias, debió animarle en su decisión.²⁸ Muchos de estos vascos mantenían estrechos vínculos comerciales y personales con otros vascos asentados en las Antillas y en los puertos de la Nueva España, algunos de ellos estaban involucrados en un comercio transpacífico, es decir, el que se dirigía desde Manila hacia puertos de la Nueva España, siguiendo la tradicional ruta del Galeón.²⁹

24. CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998, pp.23 y ss.

25. <https://blogs.diariovasco.com/correo-historia/2013/07/01/la-penultima-campana-de-las-guerras-napoleonicas-iii-opio-ta-esklabuak-dos-reflexiones-sobre-los-sucesos-de-1813-los-vascos-y-la-trata-de-opio-y-esclavos/> (15.9.2020).

26. DE BORJA, Marciano R. *Los vascos en Filipinas*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Donostia-San Sebastián, 2014, pp. 146 y ss.

27. Archivo Histórico Diocesano de Vitoria. Fondos Parroquiales, San Pedro de Lamuza. Diócesis: Bautizados: 1805-1819, fol. 013v. signatura 0161508201, sig. Microfilm M 0021800408, registro informático 3227392. Bautizado en la parroquia de San Pedro de Lamuza, en la localidad de Llodio.

28. DE BORJA, Marciano R., *Los vascos en Filipinas*. p. 142 y ss.

29. DOGLASS, William A., *Vascos en Cuba*, Administración de la Comunidad Autónoma del País

José Matía, fijó su residencia en Manila, ciudad en la que comenzó a trabajar como aprendiz en la importante casa de comercio de Domingo Roxas.³⁰ Fueron seis años de trabajo intenso, según relata el propio José Matía en un artículo de prensa publicado en 1843; en el mismo, hace referencia a la buena relación que durante ese tiempo tuvo con su patrono “con aceptación suya y gusto mío, pues que merecí de su bondad las más finas consideraciones a qué jamás seré ingrato.”³¹

No cabe duda de que el joven, José Matía, había elegido a un gran maestro para iniciarse en el arte de comerciar. Domingo Roxas era un comerciante de reconocido prestigio en la sociedad; “es tal vez, el comerciante de más giro que hay en el país”³²; había desempeñado cargos de importancia y responsabilidad por lo que gozaba del aprecio y estimación de los ciudadanos distinguidos.

Por Rodrigo y Alharilla³³, hemos conocido su trayectoria empresarial y el proceso de acumulación de capital que llevó a cabo a partir de su matrimonio con María Saturnina Ubaldo Pitco, hija de María Vita Pitco, una rica empresaria perteneciente a la casta conocida con el nombre de *mestizos de Sangley*; según hemos podido leer en un artículo publicado, en 1842, en El Católico, se trataba de una “casta temible por su número, riquezas, instrucción, laboriosidad y por la unión y confraternidad que entre ellos existe.”³⁴ El número de mestizos en Filipinas, nos dice el autor del artículo, “era considerable y su influencia muy poderosa distinguiéndose, por su afición al comercio y ambición al mando.”³⁵

La relación de parentesco de Roxas con los Pitco unido a sus iniciativas empresariales pusieron las bases de su gran fortuna, que legó a sus descendientes. Domingo Roxas, nos dice Rodrigo,

“aparece como un individuo ciertamente innovador, como un agente impulsor del crecimiento de la actividad económica a partir de procesos de destrucción *creativa*, en el sentido que definiera el economista austríaco Josef A. Schumpeter.”³⁶

Vasco. Eusko Jauriaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, San Sebastián, 2015.

30. *El Corresponsal*, Cádiz, 30 de noviembre de 1843.

31. *Ibid.*,

32. *El Católico*, “sucesos de Filipinas”, 25 de febrero de 1842, nº 727, p. 441 y ss.

33. RODRIGO Y ALHARILLA, Martín. “Domingo Roxas Ureta (1782-1843): Los inicios de la fortuna familiar”. En: ELIZALDE, M^a Dolores, HUETZ DE LEMPS, Xavier, RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y DE LLOBET, Ruth. *Los Roxas. Filipinas en el siglo XIX a través de una familia hispano-filipina*, Madrid, Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2020, pp. 11 y ss.

34. *El Católico*, “sucesos de Filipinas”...

35. *Ibid.*,

36. RODRIGO Y ALHARILLA, Martín. “Domingo Roxas Ureta (1782-1843): Los inicios de la fortuna

En cuanto a su trayectoria empresarial, tras finalizar su etapa de aprendizaje, José Matía dispondrá del capital necesario para formar una compañía de comercio con sus paisanos, los hermanos Menchacatorre y Agero, Claudio y José, Fernando Aguirre, Cristóbal Arlegui³⁷ y el escocés, James Tait. La sociedad giraría en Manila con la razón social de Matía, Menchacatorre y Cía. estaría bajo la dirección de José Matía, y tendría una sucursal en Emuy, que giraría como Tait y Cía. bajo la dirección de James Tait.

Si bien tanto Claudio como Fernando fueron muy influyentes en la sociedad, al parecer, el protagonismo de Fernando Aguirre³⁸ en la gestión fue cada vez mayor, siendo uno de los más interesados en desarrollar nuevas actividades además de la mercantil; asimismo, sus hermanos, Manuel y Marcial, colaborarán en la empresa como capitanes de los buques de la Casa.

Durante sus primeros años de existencia, la casa de comercio Matía, Menchacatorre y Cía. se dedicó a organizar fletes entre las Filipinas y Europa con los barcos de su propiedad, *Cántabro* y *Nuevo Bilbaíno*, que transportaban al viejo continente sederías y productos asiáticos (azúcar, abacá, tabaco, sedas, te y café). En el tornaviaje, los buques llevaban al archipiélago filipino todo tipo de productos europeos.

Ante el incremento que, desde 1833, estaba adquiriendo el comercio directo con la península desde Manila, José Matía convino con sus socios establecerse en Cádiz para poder competir mejor en el mercado internacional de fletes con otras navieras que hacían la Carrera de Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza. Dos de ellas tenían su sede en Cádiz, la de Ignacio Fernández de Castro³⁹ y la de José Viniegra.⁴⁰ Es interesante señalar que Ignacio Fernández de Castro será su gran rival en los negocios.

Su traslado a Cádiz suponía, pues, una gran oportunidad para conseguir las contratas con el Gobierno (tabaco filipino, el transporte de tropas y pasaje oficial). Al auge que toma la Carrera de Manila se añadía la relevancia que había adquirido el mercado europeo, sobre todo el británico. Los vinos, procedentes

familiar". En: ELIZALDE, M^a Dolores, HUETZ DE LEMPS, Xavier, RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y DE LLOBET, Ruth. *Los Roxas. Filipinas en...*

37. Nació en 1811 en Arlegui, Pamplona. Siendo muy joven, en 1830, emigró a Manila para trabajar en una Casa de Comercio. En 1859 se estableció en Alcalá de Henares y al poco tiempo murió. Dejó una importante fortuna, 2.775.000 reales. DE LA TORRE, Joseba. "Repatriando capitales: Acumulación colonial y desarrollo peninsular, navarros en Cuba y Filipinas 1820-1870" *Illes i Imperis*, 6, 2002, pp. 36 y ss.

38. <https://dbe.rah.es/biografias/31270/fernando-de-aguirre-gaztelu> (11.07.2022).

39. CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. *Ignacio Fernández de Castro. Una empresa naviera gaditana*. Universidad de Cádiz, 1998.

40. GAMEZ DUARTE, Feliciano. *Luchar contra el mar, edificar en el viento, la Compañía gaditana Viniegra (1797-1829)*, Universidad de Cádiz, 2000.

de la campiña gaditana, serán enviados a Inglaterra, uniéndose así al tráfico, ya habitual, que Cádiz tenía con América y con Asia.

4. JOSÉ MATÍA EN CÁDIZ

En 1840, José Matía se encontraba ya en Cádiz. Tras residir en varias casas, fijó finalmente su domicilio y oficinas en la plaza de Mina 71, en el barrio de la Constitución, donde vivía la alta burguesía gaditana.⁴¹ Su llegada a Cádiz coincidió con el comienzo de una coyuntura favorable que finalizará tras la crisis financiera de 1866. Durante estos años, la ciudad portuaria todavía mantenía una intensa actividad mercantil con fuertes vínculos económicos y financieros con Cuba, Filipinas y Gran Bretaña.⁴² En 1854,⁴³ por el valor de las mercancías traficadas, Cádiz era el principal puerto colonial de la península. Esta primacía la ostentará hasta 1856 que sería desplazado por el puerto de Barcelona⁴⁴.

Durante los primeros seis años de su estancia en Cádiz, José Matía actuó como comisionista para establecerse, a partir del 1 de julio de 1846, como una rama de la casa matriz de Manila, Matía Menchacatorre y Cía. La prensa de la época nos informa de la intensa actividad mercantil que José Matía desarrolló en estos años. El *Diario de Madrid*, por ejemplo, anunciaba, el 31 de julio de 1842, la llegada a Cádiz procedente de Manila de dos fragatas pertenecientes a la casa de Matía, Menchacatorre y Cía., la *Bella Vascongada* y el

41. RAMOS SÁNTANA, Alberto. *La burguesía gaditana en la época isabelina*. Cátedra Adolfo Castro Fundación Municipal de Cultura, 1987.

42. DE LA PUERTA RUEDA, Natividad. *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*. Bilbao, Autoridad portuaria, 1998.

43. Banco de España: *Estadísticas del comercio exterior de España*. "Resumen de los valores en el comercio general de importación y exportación. Von espresion(sic) de las aduanas del Reino por donde han tenido lugar (1854-1859)."

1854 en rv

	Entradas	Salidas	Total
Cádiz	201.992.771	295.262.358	497.255.129
Barcelona	217.802.522	69.590.560	287.017.880

1856 en rv

	Entradas	Salidas	Total
Barcelona	342.918,047	96.132,611	439.050,659
Cádiz	139.088,768	202.108,544	341.197,312

44. FRADERA, Josep Maria. *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna, 1814-1845*, Barcelona, Crítica, 1987). RODRIGO Y ALHARILLA, Martín. *La marina mercante de vapor en Barcelona, 1834-1914*, Barcelona, Museo Marítimo de Barcelona, 2017.

Buen Suceso. Estaba previsto que ambos buques llegarán en el mes de agosto y volvieran a Manila en los meses de octubre y noviembre con carga y pasaje. Se les garantizaba a los pasajeros que quisieran viajar en estos buques todo tipo de comodidades y se les informaba que el despacho en Cádiz estaba a cargo de José Matía, en la calle de Flamencos Borrachos 6; en Madrid, el encargado sería Leoncio Mejía, en la calle de la Magdalena 6.⁴⁵

El transporte de pasajeros y mercancías entre Cádiz y Filipinas, (Carrera de Manila) en buques propios, constituyó la actividad económica más importante acometida por José Matía, actividad que combinará con el desempeño del negocio de comisión en esa misma derrota, en la Carrera de La Habana y en el tráfico con el Norte de Europa, así como con el comercio interior en la península y el negocio de banca. El modelo de empresa de José Matía es idéntico al de Ignacio Fernández de Castro y Cía., estudiada por mí años atrás.⁴⁶

A mediados de los cuarenta. la empresa de José Matía empezó a tener serias dificultades para hacer negocio en la Carrera de Manila. En Cádiz, los bajos precios de los productos asiáticos, azúcares, arroz, sibucan entre otros, tenían muy desalentados a los especuladores gaditanos. José Matía comenzó también a tener problemas para conseguir las conducciones de tabaco, negocio éste que hasta el momento le había proporcionado importantes beneficios. Un Real Decreto reciente disponía que las conducciones de tabaco realizada por los veleros que navegaban en la Carrera bajo contrata gubernamental tendrían a partir de ahora que conseguirse en pública subasta. El mismo Matía declara en una de sus cartas que

“su traslado a Cádiz obedeció a un plan, pero los negocios que luego se han emprendido y los capitales que tenemos embargados han destruido ese mismo plan cuyas tendencias eran entrar en la exclusiva en la carrera manteniendo nuestros capitales a salvo.”⁴⁷

En estas circunstancias, como hicieron otros comerciantes, Matía tuvo que arbitrar negocios alternativos a fin de obtener beneficios. Así, buscará mejorar su presencia en el mercado adaptándose a los cambios del consumo y se involucrará en aquellos negocios que le procurarán grandes beneficios como a continuación veremos.

45. *Diario de Madrid*, 31 de julio de 1842.

46. CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. *Ignacio Fernández de Castro y Cía., una empresa naviera gaditana...*

47. Archivo de la Universidad de Cádiz (a partir de ahora AUCA). *Copiador de Cartas de José Matía.* “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila,” Cádiz, 21.11.1852.

5. LA RED DE CORRESPONSALES

El esquema organizativo adoptado por José Matía en el negocio colonial responde al de las sociedades mercantiles de la centuria anterior: una casa matriz en Manila, Matía Menchacatorre y Cía., una sucursal en Emuy, Tait y Cía. y otra en Cádiz, José Matía. Por los copiadore de Cartas de la empresa hemos podido conocer a algunos de estos corresponsales.

En Europa eran los siguientes:

- Carlos Jiménez del Castillo (Madrid). Persona de vital importancia, se ocupaba de gestionar en el Gobierno para conseguir las conducciones de Hacienda así como de cualquier trámite burocrático relacionado con el cometido de la Casa de Comercio.
- José Menchacatorre y Juan José Marcaida (Bilbao), aunque eran socios de la Casa actuaban también como corresponsales en la ciudad vasca.
- Virgilio Ghirlanda y Hermanos (Santa Cruz de Tenerife), se encargaban fundamentalmente de acopiar las provisiones y cargar los buques que hacían escala en el puerto y de facilitar cualquier otro auxilio al capitán del buque.
- Pedro José de Zulueta, II Conde de Torre Díaz (Londres), Estuvo muy implicado en el negocio del tráfico de esclavos, mantuvo una estrecha relación mercantil y financiera con Pedro Martínez, Pedro Felipe de Campo y Pedro Blanco, notorios negreros, a quienes prestó importantes servicios mercantiles, financieros, negociando letras sobre Londres.⁴⁸ Aparece muy vinculado a Julián Zulueta y Amondo, uno de los más destacados esclavistas de la época, dueño de varias haciendas e ingenios en Cuba. Pedro José, participó y colaboró con Casa de Comercio en el tráfico de colonos chinos. Fue el intermediario y fiador de la primera expedición que Matía, Menchacatorre y Cía. organizó en 1847, Distribuía en el mercado británico y europeo los géneros, azúcar, frutos coloniales y sedas que la casa le proporcionaba.⁴⁹
- Miguel Power (Gibraltar), se encargaba de tramitar la correspondencia que José Matía mandaba a sus socios de Manila y Emuy así como a sus corresponsales y proveedores de China.
- José Ramón de Orbeta (Sevilla).
- Justo Goñi (Jerez), se encargaba fundamentalmente de la compra de

48. CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. *La Orca del Atlántico. Pedro Martínez Pérez de Terán (1817-1867)*, Madrid, Silex, p. 95.

49. GARATE OJANGUREN, M^a Montserrat “Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio Internacional del azúcar cubano (siglo XVIII-XIX)” en XVI Coloquio de Historia Canario-americana..., p.1.550.

vinos por cuenta de la Casa. Sres. Lestaqui y Cía. (Burdeos) y B. Badel (París).

En Ultramar sus agentes fueron:

- Peñasco Hermanos, en un primer momento, y, posteriormente, Pastor y Cía. (La Habana). A partir de 1859, Rigal Dardet y C^a serán su corresponsal en La Habana. Como consignatarios de los buques de la Casa se encargaban de la distribución de las mercancías y de trasladar a los culíes a los barracones donde éstos permanecían hasta su traspaso.
- Juan Antonio de Orbeta y José Azcárraga (Manila). Se encargaban de pertrechar los buques y prepararlos con mercancías y pasaje para La Habana.
- Esteban Garreta (Macao) fabricante textil que atiende los pedidos de José Matía pero también le proporciona información sobre las expediciones de culíes.
- Robinet y Cía. (Cantón); Middletons y Cía. (Singapur); James Tait y Cía (Emuy) monopolizó el acopio de culíes y la emigración sínica hacia América hasta 1855.
- Bleidor (Nueva York).
- Thompson Watson y Cía. (Ciudad del Cabo) se encargaba de aprovisionar a los buques de alimentos y aguada y de asistir al capitán en sus necesidades.
- Euren y Cía. y Burt Myrle y Cía. (Batavia).⁵⁰

6. LA PARTICIPACIÓN DE JOSÉ MATÍA EN EL NEGOCIO DE CULIS (1847-1859)

A pesar de haberse intensificado considerablemente la persecución del tráfico, seguían llegando esclavos a Cuba.⁵¹ La vigilancia de Gran Bretaña, era cada vez más estrecha, tanto en las costas de África Occidental como en las Antillas. Sus espías y agentes desplegados por toda la isla denunciaban ante las autoridades a cualquier persona que colaborase en estos desembarcos clandestinos.⁵² Además, aquellas entradas furtivas de africanos hacían subir

50. AUCA. *Copiador de Cartas de José Matía*. "Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila", Cádiz, 20.08.1857.

51. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes chinos a Cuba, 1853-1874..* p.39.

52. RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y CÓZAR NAVARRO, M^a del Carmen (eds.). *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid, Silex, 2018.

el precio del bozal.

Por ello, ante la creciente necesidad de mano de obra generada por la expansión azucarera⁵³, los propietarios de ingenios tuvieron que interesarse por el trabajo contratado.⁵⁴ En Cuba, esta demanda tuvo que ser atendida con trabajadores chinos, porque los europeos “no soportaban los rigores del clima “..., mientras que los yucatecos concurrían en número insignificante, apenas el 5 % de los chinos.⁵⁵ La prensa se hacía eco de la noticia:

“Sabido es que recientemente se ha pensado en llevar a nuestras posesiones de América trabajadores chinos como los ingleses llevan a las suyas los coolies de la India, para suplir la falta de negros, creyéndose que, gracias a las analogías de clima y a la actividad proverbial de los chinos, su introducción produciría muy buenos resultados para la isla de Cuba.”⁵⁶

En 1846, Julián de Zulueta, uno de los más ricos hacendados del momento y conocido traficante de esclavos, obtuvo la aprobación de la Comisión de Población Blanca de la Junta de Fomento para introducir chinos contratados que serían traídos a La Habana directamente desde Emuy (puerto también conocido como Amoy o Xiamen). Julián Zulueta encomendó la operación de contratar y transportar a los colonos chinos a Cuba a una de las firmas más destacadas en esta actividad, Matía, Menchacatorre y Cía., cuyos socios eran paisanos suyos. Fernando Aguirre, agente de la Casa de Manila, se encargaría de gestionar los embarques con el escocés, James Tait, quién, dadas sus buenas relaciones con los británicos se había trasladado a Emuy para dirigir la sucursal que la Firma había establecido en ese lugar bajo la razón social, Tait y Cía. Es interesante destacar que las firmas Syme, Muir and Company, y Tait y Cía,⁵⁷ británica y española, respectivamente, fueron las principales casas de comercio que intermediaron en la emigración sínica hacia América hasta 1854, cuando los cubanos las reemplazaron con sus propios agentes laborales y abrieron sus propias oficinas para este tipo de comercio en La Habana, Londres, Manila, Macao y Emuy, como más adelante veremos. De cualquier forma, Emuy fue el principal centro de emigración china hasta 1854, cuando se decretó que la salida de los buques debía limitarse a los puertos que tuvieran representación consular.

Continuando con el encargo encomendado a Matía Menchacatorre y Cía.

53. KLEIN, Herbert S. *El tráfico atlántico de esclavos*, Fundación Manuel J. Bustamante de la Fuente, Lima, 2011, p.285.

54. *La América Crónica Hispanoamericana*, 24 de abril de 1854.

55. PÉREZ DE LA RIVAS, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes...* p.18.

56. *El católico*, 28 de agosto de 1848. “Revista de las Provincias. Filipinas, Manila 13 de julio.”

57. MEAGHER PhD, Arnold J. *The Coolie trade. The traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*. Xlibris Corporation, 2008, p. 100.

de conducir a los trabajadores chinos a la isla de Cuba, hemos sabido, por la prensa⁵⁸, que, al parecer, Aguirre tuvo muchas dificultades con el reclutamiento de los trabajadores chinos. El cónsul inglés en Emuy le puso todo tipo de obstáculos, ya por medios directos, ya esparciendo rumores falsos sobre el trato que se le daba a los chinos en la isla de Cuba. El 24 de enero de 1847 se firmó el contrato en los siguientes términos:

“Cada chino sería entregado con un contrato escrito por el cual se obligaba a trabajar durante ocho años en cualquier clase de labor que se le ordenase, mediante un salario de tres pesos mensuales y la manutención. A la recepción de los culíes, la Junta se comprometía a pagar a Zulueta la suma de 170 pesos, en efectivo, por cabeza.”⁵⁹

Cuatro meses después, el 3 de junio de aquel mismo año, la fragata española *Oquendo*, propiedad de Matia, Menchacatorre y Cía., arribaba a La Habana, con un pasaje de 106 chinos.⁶⁰ Unos días más tarde, lo hacía la fragata inglesa *Duke of Argyle* con 261 culíes a su bordo. Por Pérez de la Riva hemos sabido que los culíes fueron alojados en barracones, a la espera de ser vendidos. Finalizada la operación, los navíos se pertrecharon y cargaron con partidas de azúcar cubano que se sumaron a los artículos orientales que habían sido adquiridos en las costas chinas.

Los buques repletos de mercancías se dirigieron a Londres, donde el corresponsal, Pedro de Zulueta, intermediario y fiador del negocio, procedió a su distribución y venta, según Garate “con un amplio margen de beneficio”.⁶¹ Y,

“Como pago de estas partidas, los Zulueta de Londres contaron con plata procedente de México, merced a las negociaciones que también mantenían con comerciantes del país azteca. Y de nuevo, desde la capital británica, los navíos pertenecientes a la sociedad con sede Filipinas iniciaban el retorno a Oriente. En su viaje de vuelta, además de la plata mejicana, transportaban géneros manufacturados británicos, como piezas de hierro e incluso partidas de carbón inglés, cuyo destino principal era Filipinas. Con las partidas de plata y la venta de géneros europeos se financiaba un nuevo circuito mercantil que unía Londres con China, Filipinas y Cuba, de tal manera que cada punto de este eje aportaba unos outputs que servían de complemento dentro del esquema general.”⁶²

Sin embargo, al parecer, este primer ensayo no debió resultar beneficioso para la empresa, según afirma el propio José Matía en una carta que escribe

58. *El católico*, 28 de agosto de 1848.

59. PÉREZ DE LA RIVAS, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes...* p.18

60. *Ibidem*, p.77.

61. GARATE OJANGUREN, M^a Montserrat. “Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio Internacional del azúcar cubano (siglo XVIII-XIX)” en XVI Coloquio... p.1.550.

62. *Ibidem*, p.1.559.

en 1852 a Manuel Peñasco, su corresponsal en Cuba; en ella, manifiesta

“...el triste desengaño que sufrimos en la expedición de la Duke of Argyle nos aconseja no hacer uso de buques fletados porque después de los 80 \$ que se pagaron al cruel capitán de aquel buque más las gratificaciones ofrecidas tanto a éste como al médico que se embarcó...”⁶³

Para evitar tan alto coste, José Matía se mostró partidario de utilizar los buques propios. Tampoco resultó un buen negocio para los hacendados porque mostraban poca disposición para el trabajo. Según la prensa “Empezaron, en efecto a desembarcar algunos chinos en 1847, pero como su trabajo fuese de mediana calidad se suspendió su importación...”⁶⁴.

Lo cierto es que la importación de colonos se suspendió durante cinco años y no se volvió a reanudar hasta 1852. Según Pérez de la Riva, en la suspensión del tráfico influyó poderosamente el temor de los negreros a que la competencia que suponía la mano de obra china hiciese bajar el precio de su mercancía. Según el autor, coincidía que, en esos años, “la oferta de brazos superaba la demanda que podía ofrecer la industria azucarera.”⁶⁵ Durante aquellos cinco años, Matía, Menchacatorre y Cía continuó con su habitual actividad mercantil con la metrópoli, Europa, América y Asia. También debió hacer, según hemos podido comprobar en la documentación que hemos consultado, alguna que otra expedición de colonos chinos a Perú y a otras localidades asiáticas; concretamente, tenemos constancia de que, en 1850, el gobierno de las Filipinas aprobó, aunque con ciertas modificaciones, la solicitud presentada en 1849 por Matía Menchacatorre y Cía. y Juan Bautista Marcaida, conocido hombre de negocios vasco, para llevar chinos-labradores y artifices a las islas Batanes y Babuyanés.⁶⁶

Los solicitantes pretendían, en el transcurso de algunos años repoblar y fomentar la agricultura e industria de aquellas islas que eran las más pobres del archipiélago. Sus habitantes, debido a su pobreza, no pagaban tributo por lo que el Gobierno se veía obligado a atender los gastos de administración con un subsidio anual de 4.000 pesos para atender a los sueldos de los alcaldes. El proyecto trataba de ofrecer al gobierno cuantiosos recursos con una población industrial y tomarlo como modelo para llevarlo a cabo en otras zonas desiertas del archipiélago.

63. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Manuel Peñasco de La Habana”, Cádiz, 16.01.1852.

64. *La América. Crónica Hispano-americana*, 24 de abril de 1857, p.7.

65. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes chinos a...* p.77.

66. AHN, *Ultramar*, leg. 5162, Exp.48 “Introducción de colonos chinos en Batanes y Babuyanés” pp.1-2.

7. LA REANUDACIÓN DE LA EMIGRACIÓN CHINA A CUBA

7.1. La empresa Matía Menchacatorre y Compañía (1852-1856)

Cuando, en 1850, el general Concha se hizo cargo del gobierno de Cuba, la situación económica en la Isla había mejorado notablemente. El incremento del precio del azúcar unido a la afluencia de capitales norteamericanos en forma de créditos a los hacendados facilitaba la expansión de la industria y el aumento de su capital variable: la mano de obra esclava. La coyuntura se veía favorecida, además, por la protección que el nuevo gobernador estaba decidido a prestar. Lo cierto es que se volvió a plantear la idea de volver a importar colonos chinos a Cuba para cubrir la carencia de brazos esclavos- africanos producida por la actitud abolicionista que estaba tomando la sociedad internacional de la época.⁶⁷

Aunque algunos plantadores informaron desfavorablemente de los trabajadores chinos por considerar que mostraban poca disposición para el trabajo, la mayoría de los hacendados se mostraron partidarios de que continuase la inmigración china ya que consideraban que éstos realizaban todas las tareas de los esclavos a la perfección⁶⁸. En estas circunstancias, la Junta de Fomento, el 10 de diciembre de 1851, resolvió por unanimidad que “la inmigración de colonos asiáticos, contraídos en China, no solo era ventajosa sino indispensable y merecía la protección especial de la Junta y del Gobierno”⁶⁹.

El Gobierno, en principio, tenía la intención de limitar la inmigración china a la Junta de Fomento, pero ahora la Junta decidió confiar el reclutamiento y transporte de inmigrantes chinos a las empresas privadas lo que abrió el tráfico a la especulación y explotación comercial.

En 1852, Julián Zulueta, de nuevo, notificaba a su paisano, José Matía, la posibilidad de hacer algún contrato de colonos.⁷⁰ Al parecer, los hermanos Diago⁷¹ -Francisco, Pedro y Fernando-, importantes propietarios de ingenios, tenían un gran empeño por adquirir colonos chinos. Eran hijos de un comerciante español, Pedro Diago, que llegó a La Habana a finales del siglo XVIII “para organizar por cuenta de los monopolistas de Cádiz, la primera compañía

67. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes...*, p. 78.

68. BALBOA NAVARRO, Imilcy: “Las recontratas de coolies. A medio camino entre la esclavitud y la libertad formal (Cuba, década de 1860)”, *Tzintzun. Revista de Estudios históricos*, nº 74, 2021, p.129.

69. MEAGHER PhD, Arnold J. *The Coolie trade. The traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*. Xlibris Corporation, 2008, p. 200-204.

70. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Juan Antonio de Orbeta de Manila,” Cádiz, 19.01.1852.

71. CALAVERA VAYA, Ana María. *Relaciones bancarias hispano-cubanas: La Habana, plaza y mercado, 1829-1868*, Tesis Doctoral. Madrid, 2015. pp. 167-275 y ss.

de seguros marítimos”⁷². Participó en la construcción del ferrocarril y llegó a poseer toda una serie de ingenios a lo largo del trayecto de la línea ferroviaria. Era una gran oportunidad para la Casa armadora de José Matía que continuaba teniendo serias dificultades para hacer negocio de los coloniales en la Carrera de Cádiz-Manila.

Sin embargo, la decisión de la Junta de favorecer a la empresa privada desencadenó una avalancha de solicitudes de permisos de diversas empresas dispuestas a participar en el transporte de inmigrantes chinos a Cuba. La mayoría de los solicitantes y sus patrocinadores financieros eran veteranos del comercio de esclavos africanos.

Las casas comerciales de Manuel Pereda, Villoldo Waldrop y Cía. y Matía Menchacatorre y Cía. fueron las primeras en postularse. De las tres candidatas, Matía Menchacatorre y Cía tenía una ventaja comparativa sobre las otras dos, ya que era la única que controlaba directamente todo el proceso del negocio desde el reclutamiento de los trabajadores chinos en Emuy por la firma Tait y Cía., el aprovisionamiento de los buques en Manila por Matía, Menchacatorre y Cía, hasta el traspaso de los colonos chinos en La Habana por Peñasco y Cía., corresponsal de la firma. Además, la Casa naviera contaba con una flota de veleros con capacidad suficiente para emprender el negocio.

Sin embargo, José Matía era consciente que resultaba difícil competir con unos adversarios tan poderosos e influyentes como los Diago y Pereda; los primeros eran socios de la Casa Villoldo Waldrop y Cía. y Pereda tenía una relación de parentesco y amistad con Ignacio Fernández de Castro; Además, tanto los hermanos Diago como Pereda y Fernández de Castro tenían buenos contactos en Madrid y bastante influencia en La Habana.⁷³

La competencia era muy elevada y los precios a la baja hacían imposible hacer el negocio. Así, por ejemplo, en este caso concreto, el precio de 170 pesos por cada chino transportado de Asia a Cuba que ofertaba la casa de José Matía les pareció a los Señores Diago un precio muy oneroso. José Matía, en una carta a Manuel Peñasco, su agente en La Habana, le dice que es conocedor del negocio porque tanto él como sus socios de Filipinas y China lo han estudiado detenidamente. Le manifiesta que no podía bajar el precio debido al elevado capital que tenía que desembolsar para atender a los diversos gastos que conllevaba conducir los culíes desde su lugar de origen a la isla de Cuba.⁷⁴ La reunión de la gente en Emuy, escribía Matía, era pesada y costosa,

72. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. “Documentos para la historia de las gentes sin historia: el tráfico de culíes chinos”. En: *Revista de la Biblioteca Nacional*, Año VI, nº. 2, pp.76-84.

73. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía de Manila,” Cádiz, 18.10.1853.

74. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Manuel Peñasco de La

pues había que hacerla formalmente porque estaba prohibida la exportación de colonos chinos por el Emperador y “sólo ganando a los mandarines es como se consigue. Hay que compensar pues por este gasto.”⁷⁵

Continuaba Matía “Varios agentes de la Casa se encargaban de reclutar a los colonos chinos y depositarlos en un barracón preparado al efecto donde a medida que se presentaban los chinos se les reconocía y ajustaba. En el barracón eran mantenidos y cuidados por cuenta de la Casa hasta la llegada del buque que los conduciría a Cuba”.⁷⁶

A estos gastos, escribía Matía, se añadía el de la ropa que había que hacerles porque los culíes llegaban al punto desnudos. Una vez que el buque arribaba al puerto, embarcaban los carpinteros para formar los sollados con arreglo al número de colonos que iban a transportar.

El negocio exigía, además, disponer de una flota de buques suficientes lo cual no teniendo la seguridad de ocuparlos algunos años en el mismo servicio “era hasta inconveniente invertir capital en madera que había de quedarse parada tan pronto en este negocio.” Concluía José Matía:

“Si a estos gastos le sumamos las mil contrariedades a que están sometidas estas expediciones se puede entender que por estas razones yo no me atrevo a alterar mis términos en tanto como esos señores quisieran aunque si haré alguna modificación para probarles mi deseo de que esa Isla empiece a cubrir sus necesidades y aún a reemplazar el esclavo con una gente que ofrece las ventajas que ya ha reconocido el Perú, Australia, California, Jaba, Isla de Francia para dónde continuamente están saliendo colonos de más o menos número.”⁷⁷

Finalmente, forzado por las circunstancias, Matía se avino a rebajar el precio a 160 pesos, según exponía en los términos de su contrata:

“1°. Puede hacerse la obligación para 2-ó 3000 hombres que serán introducidos en tres años. O antes si fuese posible. En el primer año podrán llevarse de 1200 a 1500.

2°. Estos hombres serán sacados del Imperio Chino y se tendrá especial esmero en que sean jóvenes robustos y sanos.

En el contrato con esa Junta de Fomento se puso de 22 a 40 años el 90% y de 14 a 22 el 10% y estas mismas edades se procurarán, pero como

Habana,” Cádiz, 15.01.1852.

75. *Ibidem*.

76. *Ibidem*.

77. *Ibidem*.

es tan difícil llenar los cupos con esa exactitud la buena fe y sana razón de los señores que reciban exige que no se tiranice al introductor desechando hombres que muy bien pueden resistir el trabajo por el tiempo que se contraten.

3°. Esta gente será entregada con dos mudas de ropa, zapatos, sombrero de paja, y manta o chaqueta de abrigo.

4°. Cada colono traerá su contrata en la que se obliga a trabajar en los Ingenios o fuera de ellos durante las horas acostumbradas y su salario será de 4 pesos al mes, la manutención de 8 onzas de carne salada 1/2 tt de plátanos boniatos u otras varias raíces alimenticias, asistencia de médico y enfermería y dos mudas de ropa, una frazada y una camisa de lana anuales Si enfermasen por más de 15 días se le suspenderá el sueldo hasta que se restablezcan pero se les asistirá con la enfermería necesaria.

5°. Los colonos vendrán obligados a servir en esos términos por lo menos 5 años. Se hará todo lo posible por contratarlos por 6, 7 y hasta 8 venciendo la repugnancia que el chino tiene a encadenarse por mucho tiempo.

6°. Nos pagarán 160 pesos por cada colono que se entregue, al contado 107 pesos y a un año después de recibirlo 53 pesos.

7°. Al buen cumplimiento de esta obligación se prestarán las garantías convenientes.

8°. La entrega de la gente se hará a las 24 horas de anclado el buque en el Puerto de La Habana, siendo de nuestra cuenta todos los gastos que ocurran hasta remontar esas 24 horas y la de los señores que reciban los que reaccionan después de las referidas 24 horas tanto a bordo como en tierra y solo se permitirá excluir a los hombres inútiles para el trabajo por impedimento habitual o por mucha edad cuya calificación de.... hará previo examen de personas nombradas por ambas representaciones.

Finalmente, la Real Orden de 16 de septiembre de 1852 resolvía la cuestión al conceder permiso a Manuel Pereda y a Villoldo, Waldrop y Cía. para llevar a la isla 7.000 y 6.000 colonos chinos, respectivamente⁷⁸.

La Real Orden estipulaba, además, que todo intento de introducir chinos debía contar con la aprobación real.

El 12 de febrero de 1853, la prensa informaba que “se aguardaba la llegada de hasta seis mil colonos que se esperaba fuesen absorbidos fácilmente por

78. PÉREZ DE LA RIVA, Juan. “Documentos para la historia de las gentes sin historia: el tráfico de culíes chinos” ... p.80.

las necesidades siempre creciente de la agricultura.”⁷⁹

Cuadro 1. Expediciones de colonos 1852 y 1853

Puertos	Buque	Bandera	Tn	Capitán	Embarq	Agente	Promotor
Emuy	<i>Panamá</i>	Británica	522	Tiser	349	Tait y C ^a	Villoldo
Emuy	<i>Blenheim</i>	Británica	808	Molicón	453	Tait y C ^a	Villoldo
Emuy	<i>British Sovereing</i>	Británica	450	Harris	321	Tait y C ^a	Villoldo
Emuy	<i>Gertrude</i>	Británica	605	Campbell	350	Tait y C ^a	Villoldo
Swatao	<i>Hinchinam</i>	Británica	565	Ellis	355		Villoldo
Swatao	<i>B. Gallega</i>	Española	800		390		Villoldo
Macao	<i>S. Andrés</i>	Española	1000		381	I.F.C	Pereda
Macao	<i>J. Unzueta</i>	Española	800		350	I.F.C	Pereda
Macao	<i>Sta. Lucía</i>	Española	500			I.F.C	Pereda
Macao	<i>Victoria</i>	Española	800	M. S. Juan	396	I.F.C	Pereda
Macao	<i>San Pablo</i>	Española	1000			I.F.C	Pereda

Fuente: AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía, 1852-1853*;
MEAGHER, Arnold J. *The Coolie trade....*

En el Cuadro 1, aparecen registradas las expediciones de colonos chinos contratadas por Villoldo, Waldrop y Cía y Pereda, Machado y Cía., que salieron de los puertos asiáticos con destino a Cuba (1852-1853); se expresa el puerto de salida, nombre del buque, bandera, toneladas, nombre del capitán, número de colonos embarcados, nombre del agente en los puertos de China y nombre del promotor de la expedición. Matía, Menchacatorre y Cía. colaboró con la firma Villoldo, Waldrop y Cía través de su casa establecida en Emuy, Tait y Cía. y de un agente de la casa que operó en Swatao. Se encargaron del acopio, contrato y embarque de los chinos en el puerto. Villoldo, Waldrop y Cía. utilizó sobre todo buques británicos. Pereda y Cía. confiará en el agente de la firma Ignacio Fernández y Cía., establecido en Macao desde 1853, para el acopio, contrato y embarque de los chinos que se realizarían en los buques de la naviera gaditana.

79. *El Clamor Público*, 12 de febrero de 1853.

Su corresponsal en La Habana, José Pastor, informaba a José Matía la llegada a Cuba de las expediciones de colonos chinos consignadas a Villoldo, Waldrop y Cía. y a Pereda y Cía. y las incidencias que éstas habían tenido en la travesía.

La fragata inglesa *Panamá*, capitán Tiser, procedente de Emuy, Singapur y Jamaica, llegó a La Habana tras 131 días de tránsito con 264 colonos de los 349 que embarcaron. Unos noventa colonos y cuatro miembros de la tripulación murieron durante la travesía del cólera. A José Pastor no le extrañaba la mortandad tan elevada que había habido ya que, al ser el buque de reducido porte, los colonos iban hacinados unos al lado de los otros, “pues solamente colocados como sardinas es como pueden conducirse tantos hombres en buque tan pequeño, 500 tn, y, para remate de fiesta era preciso meterse en un puerto tan mortífero como es Jamaica.”⁸⁰

La fragata inglesa *Blenheim*, de 808 tn, su capitán Molicon, procedente también de Emuy y Sta. Elena, llegó a La Habana en 104 días con 412 colonos de los 453 que embarcaron. Por otro lado, el 24 de marzo de 1853, llegó a La Habana la fragata inglesa *Hinchinan*, capitán Ellis. Había salido de Emuy y Swatao con 355 colonos chinos, dos de ellos murieron, uno por enfermedad y otro que se tiró al mar. La gente de esta expedición, le dice a Matía, gustó más que la de las anteriores. El *Hinchinan* parece que no fue puesto en cuarentena. Cabe señalar también la llegada del buque inglés *Gertrude*, 605 tn, capitán Campbell, con 204 colonos de los 350 que embarcó en Emuy. El capitán fusiló a 4 o 5 de ellos a consecuencia de un pequeño motín que causaron. El *Gertrude*, el *Panamá* y la *Blenheim* sí que tuvieron que guardar cuarentena pues los colonos venían infectados de cólera.

En 1853 fueron arribando a La Habana más buques: el 3 de junio la *San Andrés* con 145 días de navegación. El buque era propiedad de Ignacio Fernández de Castro e iba consignado a Pereda y Cía;⁸¹ la *Bella Gallega*, llegó el 27 de junio, procedente de Swatow en 115 días con 385 colonos. El buque era propiedad del naviero filipino José González y Castro e iba consignados a Villoldo, Wardrop y Cía.;⁸² Luego llegaron el resto de los buques que habían sido fletados en Macao por Ignacio Fernández de Castro, agente de la Casa Pereda y Cía.: la *Julián Unzueta*, la *Santa Lucía*, la *Victoria* y la *San Pablo*. Los chinos fueron distribuidos inmediatamente entre los hacendados.⁸³

80. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*, “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía de Manila”, Cádiz, 17.03.1853.

81. CÓZAR NAVARRO, M^a del Carmen. *Ignacio Fernández de Castro. Una empresa naviera gaditana...* Apéndice D.

82. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía de Manila,” Cádiz, 16.10. 1853.

83. Íbidem.

7.2. La Renovación de la Sociedad Matía, Menchacatorre y Compañía

El 18 de octubre de 1853, José Matía recordaba a sus socios, de Manila y Emuy, que tenían que proceder a la renovación de la sociedad, ya que el final de ésta se produciría el 31 de diciembre próximo por haber acordado prorrogar el plazo que había terminado el 30 de junio del año en curso.⁸⁴ Así, el 1º de enero de 1854, Matía, Menchacatorre y Cía. volvió a quedar constituida como una sociedad regular colectiva en los mismos términos que la anterior. José Matía, Fernando Aguirre, James Tait y Claudio Menchacatorre continuaban socios y J. Connolly se incorporaba como socio industrial. José Menchacatorre y Cristóbal Arlegui se retiraban de la sociedad y dejaban en ella cien mil pesos fuertes de su actual capital con objeto de facilitar las operaciones de la nueva casa; ésta por su parte se obligaba a abonar durante cinco años un interés anual del 9% sobre dicha cantidad a contar desde el tercer año inclusive y no antes. Se dejaba muy claro cómo se haría la devolución.⁸⁵

Los catorce primeros artículos se dedicaban a establecer el funcionamiento y organización de las casas de Manila y de Emuy. Se producía un cambio en la casa de Emuy, J. Connolly se haría cargo de la dirección y representación de la firma, Tait y Cía., James Tait pasaba a formar parte de la casa de Manila como socio. Fernando de Aguirre quedaba como Director de la Casa de Manila, Matía, Menchacatorre y Cía. y en su ausencia, James Tait se encargaría de la dirección. Entre sus obligaciones estaría: cuidar de su gobierno interior, dirigir los negocios, llevar la correspondencia confidencial y oficial de más importancia siendo obligación de J. Tait y Claudio Menchacatorre llevar la correspondencia general y desempeñar todos los demás cargos de escritorio y los negociados que se acuerden.

Ambas casas seguirían usando de la razón social con que cada una de ellas había girado hasta el presente, Matía Menchacatorre y Cía. y Tait y Cía. Todos los socios estaban autorizados al uso de la firma social pero solo en el domicilio de ambas casas: fuera de él ninguno podría usarla. Ningún socio podía prestar a otra persona extraña su firma ni la de la sociedad sin previo consentimiento de los demás. Ambas casas tendrían el carácter de consig-

84. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. "Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía. de Manila". Cádiz, 18.10.1853.

85. 5% del capital sin interés el primer año. 10% del capital el segundo año. 15% del capital con intereses vencidos el tercer año. 20% del capital con intereses vencidos el cuarto año. 50% del capital con intereses vencidos el quinto año. O si se creyese mejor: 10% el segundo año sin intereses. 20% el tercer año con intereses. 30% el cuarto año con intereses. 40% el quinto año con intereses.

Para garantizar el pago de los 100.000 pesos que prestan a la sociedad los Sres. José Menchacatorre y Cristóbal Arlegui ésta ha procedido a cancelar todas las escrituras y obligaciones que pudieran perjudicar al derecho de prelación de la escritura de préstamo otorgada con esta fecha a favor de los mismos incluido la 1ª obligación que la compañía ha tomado a su cargo de responsabilidad para empezar sus operaciones. La renovación de las demás escrituras y compromisos judiciales se hará con fecha posterior.

natarias y sus fondos propios y los que dispusieran además se emplearían en especulaciones puramente mercantiles de pronta y fácil realización que al propio tiempo contribuyeran al mejor desempeño de los cometidos que se tuvieran.

Se dejaba muy claro que estaba tajantemente prohibido emprender negocio ninguno de riesgo, ni de empresas de minas, caminos, colonizaciones y fabricaciones de toda clase, ni compra de buques mayores sin la concurrencia para la conformidad de todos los socios presentes y ausentes. La infracción de este artículo de manera que resulten perjuicios para la sociedad sería considerada como una falta cometida por los socios que den lugar, y estos serían responsables no solo de los perjuicios del momento que puedan venir sino de las consecuencias que puedan sobrevenir. Llegado este caso de infracción por cualquier causa o motivo los socios libres de las responsabilidades podrán pedir la liquidación y terminación de la cada.

Para cualquier negocio que no fuera de comisión era indispensable la anuencia de todos los socios presentes. Los gastos de manutención de socios y dependientes, alquileres de casa, carruajes en Manila y bote en Emuy para servicio del escritorio serían de cuenta particular de las respectivas casas. Cualquier otro gasto que no sea hecho a beneficio de la sociedad sería de cuenta del socio que lo origine. Además, para gastos particulares de cada socio se fijaba de 1.000 a 1.500 pesos anuales y solamente podrá excederse de esta mayor suma cuando alguno de los socios tuviese alguna necesidad urgente y extraordinaria que pondrá en conocimiento de los demás. Por los capitales que cada socio introdujera en la sociedad se abonará el premio del 9 % al año. Todos los años se balancearían los libros de ambas casas y el saldo de la cuenta de ganancias y pérdidas pasaría en la proporción que correspondiese a las cuentas respectivas de cada socio.

En cuanto a la casa de Cádiz, ésta seguiría bajo la Dirección de José Matía, quien podrá poner en su lugar, cuando lo crea oportuno a la persona de su elección; dicha casa marchará por cuenta de la sociedad y también balanceará sus libros todos los años remitiendo a la de Manila el balance correspondiente. José Matía, como director de la referida casa, tendría la consideración de socio presente y por consiguiente gozaría de los mismos derechos y facultades que se hubiera establecido para los demás socios.

La casa de Cádiz desempeñará las consignaciones de la sociedad además de las extrañas que puedan dirigirles; atenderá a todos los negocios y encargos de las dos casas de Manila y Emuy que hubiere en América y en Europa y si se viera conveniente se le destinaría un capital para acrecer sus resultados y participar de las ganancias que puedan ofrecerse en los negocios de la Península. Ese capital se acordaría según lo aconsejasen las circunstancias.

Los directores de cada establecimiento quedaban obligados a pasarse mutuamente un tanto de los balances y de la cuenta de ganancias y pérdidas. Así mismo, se obligaban a informarse mutuamente de las determinaciones importantes relacionados con contratos mercantiles y especulaciones. Se autorizaba, por otro lado, al Señor Tait a marcharse a Europa cuando sus obligaciones se lo permitiesen, no debiendo tardar su viaje más que el tiempo puramente preciso para el objeto que él llevaba. Por esta ausencia no le parara ningún perjuicio como socio, siendo si de su cuenta los gastos de viaje a no ser que por los beneficios que resulten a la sociedad se considere justo sufragarlos en parte o en totalidad. Y si en lo necesario conviene dar más ensanche a las operaciones de la casa de Emuy debía procederse a ello con arreglo a lo que se resuelva por la mayoría de los socios de ambos casos. En cuanto a la duración del contrato en la escritura se fijaba en cinco años contados desde 1º de enero de 1854, al cabo de los cuales los socios que quieran retirarse podrán hacerlo llevándose sus capitales.⁸⁶

El capítulo veinte y uno establecía el capital social en la cuantía de 110.000 pesos fuertes (\$) y las respectivas participaciones de los socios en el mismo según se detalla en el Cuadro 2

Cuadro 2

Socios	Capital en pesos Fuertes
J. Matia	50.000
F. Aguirre	30.000
J. Tait	15.000
C. Menchacatorre	15.000
J.Connolly	
Capital Social	110.000

Fuente: AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*, 1853.

El examen de estos datos revela que el peso económico de José Matia es de mayor magnitud que el de los otros socios principales, Fernando Aguirre, James Tait y Claudio Menchacatorre; el nuevo socio, J.Connolly, participaba como socio industrial. De los 110.000 pesos del capital social, se dedicaba a la casa de Manila, 90.000 y, a la de Emuy, 20.000. De las utilidades que se obtuvieran en la casa de Manila se separará la tercera parte con aplicación a la industria y se repartirá entre los socios del modo siguiente: a Jose Matía,

86. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía. de Manila,” Cádiz, 18.10.1853.

Fernando Aguirre y James Tait el 25% y a Claudio Menchacatorre y a Connolly el 17% y el 8% respectivamente.

El resto de las utilidades se repartirían entre José Matía, Fernando Aguirre, James Tait y Claudio Menchacatorre en proporción del capital aportado por cada uno de ellos. Y en la misma proporción soportarían los quebrantos si los hubiese. De las utilidades que produzca la casa de Emuy se aplicarían a Matía Menchacatorre y Cía., el 75% y a J. Connolly el 25%.

En cuanto al resto de los artículos, hasta el 29, quedaba muy claro el modo en que se haría el traspaso de las cuentas de la actual sociedad y las dependencias de la anterior.

8. JAMES TAIT PIERDE LA EXCLUSIVA EN EL RECLUTAMIENTO DE COLONOS (1854-1859)

8.1. Las dificultades del negocio

Desde 1854 la emigración a Cuba de colonos chinos empezó a complicarse teniendo las firmas comerciales empeñadas en este negocio grandes dificultades para llevarlo a término. El 22 de marzo de 1854, un Real Decreto regulaba por primera vez el comercio de colonos asiáticos a las Antillas.⁸⁷ Se obligaba a los buques a llevar certificados visados por las autoridades españolas por lo que se limitaba el despacho de éstos a los puertos que tuviesen representación consular.

En aquel mismo año, Rafael Rodríguez Torices, Joaquín Pedroso y José María Morales solicitaron permiso para importar chinos a la isla de Cuba. Con este motivo, enviaron a las costas de China a sus agentes, Agustín Ferrán y Nicolás Tanco Armero, con la misión de organizar las expediciones de asiáticos destinados a trabajar en los ingenios azucareros de La Habana. Concretamente, el bogotano, Nicolás Tanco Armero⁸⁸ coordinó las remesas desde Hong-Kong, Cantón y Macao hasta 1858, momento de su retorno a Colombia.⁸⁹ A mediados de los años sesenta regresó, de nuevo, a China para continuar con la trata asiática y, a finales de 1870 dirigiría las expediciones de

87. El Real Decreto de 22 de marzo de 1854 regulaba por primera vez el comercio de colonos asiáticos a las Antillas.

88. CEPEDA SÁNCHEZ, Hernando. "Luchas alrededor de la libertad: conexiones asiático-latinoamericanas en la trata culí a Cuba (1850-1860)". En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 47.1, 2020, pp. 267-302.

89. "La Isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros: En 1853: Nicolás Tanco Armero". En: *Revista de la Biblioteca Nacional "José Martí"*, Año VI, n.º. 2. pp.45-48.

colonos a Cuba y a los campos de producción de guano peruano⁹⁰.

También la casa gaditana de Ignacio Fernández de Castro y Cía. se involucró en el tráfico de culíes abriendo, como ya hemos visto, un establecimiento en Macao para organizar las expediciones a Cuba.⁹¹

José Matía era consciente de que la exclusiva del reclutamiento de colonos que hasta el momento había disfrutado Tait y Cía. iba a cesar, y que a partir de aquel momento tendrían que padecer la competencia de los dos nuevos agentes, Agustín Ferrán y Nicolás Tanco Armero. Así lo expresa en una carta que dirige a sus socios:

“Mientras hemos estado solos hemos sacado todo el partido que podía ofrecer la necesidad de gente en Cuba; pero llegado Ferran con sus expediciones y peor que Ferran puede decirse que es Armero en este caso, ustedes verán cómo hay grandes dificultades para colocar a la gente en términos convenientes.”⁹²

Para evitar la competencia y paliar los riesgos, James Tait y Cía firmará el 10 de agosto de 1854 con Pereda Machado y Cía y con Ignacio Fernández de Castro y Cía un contrato para realizar el negocio de colonos por terceras partes.⁹³ Las firmas Tait y Cía. e Ignacio Fernández de Castro y Cía. se dedicarían a hacer el acopio de colonos, la primera desde Emuy y Swantow y la segunda desde Macao. En Cuba, Pereda Machado y Cía. se ocuparía de traspasar los colonos. De la salida de ellos no dudaba Pereda porque, sin esfuerzo y sin buscar solicitantes, tenía ya comprometidos unos 500 a 160 pesos y los adelantos mitad al contado y mitad a un año con 9% de interés⁹⁴.

En cuanto al transporte de los chinos, ambas firmas lo harían preferentemente en buques británicos y norteamericanos (Cuadro 3), aunque también se emplearon los buques de la naviera española Ignacio Fernández de Castro y Cía.

90. COHEN, Lucy M. “Emigración de chinos de Macao a Costa Rica 1872-1873”. *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, vol.1, nº. 119, 2008, pp. 44-45.

91. CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. *Ignacio Fernández de Castro y C.ª Una empresa naviera gaditana*, Universidad de Cádiz, 1998, p.86.

92. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matia, Menchacatorre y Cía. de Manila”, Cádiz, 10. 10. 1855.

93. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*, “Carta de José Matía a Matia Menchacatorre y Cía de Manila,” Cádiz, 03.01.1857.

94. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matia Menchacatorre y Cía de Manila,” Cádiz, 21.01.1855.

Cuadro 3. Expediciones de colonos 1855 y 1856

Puertos	Buque	Bandera	Capitán	Embarq.	Agente	Consignatario en Cuba
Macao	<i>Homd</i>	Americana	Amos Peix	230	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Swatow	<i>Carpetana</i>	Británica		704	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Swatow	<i>Martín Lutero</i>	Británica		600	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Emuy	<i>Roxburg Castle</i>	Británica			I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Swatow	<i>Skylark</i>	Americana	SB Dow	593	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
	<i>Florida</i>	Americana				
Swatow	<i>Bella Gallega</i>	Española		403	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Swatow	<i>Sta. Lucía</i>	Española			I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Hong-Kong	<i>John Calvin</i>	Británica		350	Tait y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Swatow	<i>Golden Eagle</i>	Británica		550/ 484	Tait y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Emuy	<i>War Hawk</i>	Británica	I.B. Simon	610	Tait y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Macao	<i>Resolucion</i>	Portuguesa	Fernández	350	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a
Macao	<i>Emigrante</i>	Española	S. Juan	500	I.FC y C ^a	Pereda Machado y C ^a

Fuente: AUCA, *Copiador de Cartas de Matía*, 1855 y 1856.

José Matía recibía noticias de los buques fletados por la casa Tait y C^a: que la fragata *Var Hawk* había salido de Emuy aprovisionada y lista de todo, y que el 27 de diciembre de 1855 había llegado a Swatow; que el clíper americano *Golden Eagle* estaba allí continuando su acopio de colonos; que no les era posible evitar la detención que sufría aquel buque por la suma escasez de gente que se experimentaba. Al parecer, este buque, tras 103 días de navegación llegó a La Habana en los primeros días de junio de 1856 con 484 culíes, 66

mueritos, 4 fallecieron en la bahía, y 10 llegaron enfermos.⁹⁵ Esta expedición importó 23.556 pesos sin contar el costo de los víveres. Unos días antes, el 26 de mayo, el *Var Hawk* había salido para La Habana con 610 chinos, 100 de ellos llegaron de Sanghai.

En cuanto a los buques, *Florida* y *John Calvin*, el 28 de diciembre de 1855 no habían llegado todavía a Swatow, sin embargo, el buque de Armero, la *Sea Witch*, salió dos días antes el 26, para La Habana con 580 hombres. Este buque hacía tres meses que estaba reclutando colonos, los acopiadores tuvieron muchas dificultades hasta el punto de que el día antes de salir el buque, la plebe intentó prender y llevarse al capitán lo que consiguieron, aunque fue rescatado por unos marineros en una de las calles interiores de la población. Por su parte el Sr. Jorge despachó el buque portugués *Resolución* con 350 chinos, cuya expedición ha sido completamente perdida, pues el buque empezó a hacer agua a los pocos días de su salida del puerto y solo había llegado a Singapur el capitán con la tripulación después de abandonar su barco y los colonos, cada uno tiró por su lado.⁹⁶

La facilidad de reclutar a la gente en Emuy y Swatow habían disminuido notablemente. El enganche era más fácil en Hong-Kong y Whampoa que nunca fueron puntos de extracción de emigrantes. Los socios de Matía “pensaban subir el corretaje a 10 pesos fuertes por hombre vivo para ver si los reclutadores chinos conseguían hacer mayores acopios.”⁹⁷

El agente de Fernández de Castro, por su parte, había fletado en Macao los buques británicos, *Martin Lutero*, *Carpentaria*, *Roxburg Castle* y *Skylark*⁹⁸ y los españoles, *Sta. Lucia*, *Bella Gallega* y *Emigrante*. La *Martin Lutero* arribó a La Habana tras 110 días de navegación con 577 colonos de los 600 que embarcaron en Swatow y, de ellos, 13 llegaron enfermos.⁹⁹

El *Skylark* entró en La Habana en 107 días con 531 hombres de los 600 que debieron embarcarse en Swatow habiendo faltado 7 a la salida.¹⁰⁰ La mortandad de esta última expedición parece que se debió a que no se embar-

95. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía. de Manila, “Cádiz, 05.06.1856.

96. *Ibidem.*,

97. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a José Pastor de La Habana”, Cádiz, 12.05.1856.

98. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila, Cádiz, 04.01.1855.

99. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a José Pastor y Cía de La Habana”, Cádiz, 11.08.1855.

100. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila, Cádiz, 03.09.1855.

có agua suficiente; así, los colonos pasaron mucha sed durante la travesía, llegando muchos de ellos a deshidratarse e incluso a morir por esta causa. El capitán hizo caso omiso a las recomendaciones de algunos miembros de la tripulación negándose a arribar a Santa Elena para hacer aguada.¹⁰¹

“Ante este desgraciado suceso, José Matía escribía a sus socios de Manila en estos términos: “que debía establecerse como condición previa que los buques toquen en Sta. Elena para repararse de agua y no dudo que en adelante se pondrá esa condición. Convento en que deben reconocerse los buques con toda escrupulosidad antes de recibirlos para cargar colonos siempre que no se dificulte ese examen por hacerse los fletamentos en puntos distantes a Emuy”.¹⁰²

En su opinión, se debía averiguar las causas y los males que acontecían a bordo para hacer responsables de ellos a quienes correspondiera; “será un asunto difícil y de una difícil solución cuando ven ustedes lo que pasa con los capitanes respecto de la cosas más triviales o más justas.”¹⁰³

A la vista de la documentación consultada, podemos afirmar que el negocio de colonos presentaba buenas expectativas. Un barco de 500 culíes, que requería una inversión promedio de 30.000 a 50.000 pesos, arrojaba un rendimiento promedio de 100.000 a 120.000 pesos, lo que resultó en ganancias fantásticas en ese momento.¹⁰⁴

Las expediciones de esos años fueron muy satisfactorias. La expedición de asiáticos por la *Bella Gallega*, por ejemplo, había dado un resultado neto de 18.205,64 pesos de los que a Matía Menchacatorre y Cía. correspondieron, 9.102,82 pesos más 6.251,82 por suplementos y 1.376,82 pesos por situación de fondos o sea 16.729,73 pesos en total¹⁰⁵. Asimismo. los dos últimos buques, *Homd* y *Skylark*, habían llegado felizmente a La Habana en septiembre de 1856. Una carta del correspondal, José Pastor, le anunciaba que por esas fechas solo quedaban 418 culíes por traspasar, 294 pertenecientes a la *Skylark* y 124 a la *Homd*.

En vistas de los resultados, José Matía consideraba que “el negocio de colonos se podría mantener durante, al menos, cuatro años más, aunque no

101. *Ibíd.*

102. *Ibíd.*

103. *Ibíd.*

104. YUN, Lisa y LAREMONT, Ricardo Rene. “Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847-74” *Journal of Asian American Studies*, Volume 4, n°. 2, June 2001, pp. 99-122, Published by The Johns Hopkins University Press DOI: 10.1353/jaas.2001.002

105. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a José Pastor de La Habana”, Cádiz, 02.08.1855.

se podía asegurar porque el negocio estaba sujeto a mil contingencias.”¹⁰⁶

De hecho, en 1855, José Matía manifestaba a sus socios su voluntad de retirarse del negocio de colonos porque además de entrañar un gran riesgo y estar sometido a múltiples dificultades había que realizar grandes desembolsos.¹⁰⁷

Ya por estas fechas, los constantes desencuentros entre las tres firmas James Tait, Pereda y Fernández de Castro en el negocio de culíes, determinaron a José Matía proponer a sus socios rescindir el contrato que habían contraído años atrás. Fernández de Castro aceptó la propuesta; no así Pereda por lo que las dos casas continuaran con el negocio de cuenta mitad.

No todos los culíes sobrevivían al viaje, que se prolongaba de cuatro a seis meses. Muchos de ellos morían durante la travesía, como fue el caso de la expedición del clíper americano, *Golden Eagle*, ya citado. El índice de mortalidad durante la travesía oscilaba entre el 12 y el 30 por ciento, “aunque a veces llegaban al 50 por ciento, como en el caso del barco portugués “Cors”, en 1857.”¹⁰⁸

En cuanto a buques de pabellón español, la *Emigrante*, de Ignacio Fernández de Castro y Cía., llegó a Santa Elena con pérdida de 35 hombres.¹⁰⁹ También la *San Andrés*, de la misma naviera, llegó a Cuba en 1852, tras 146 días de navegación, con 23 colonos muertos de los 381 que había embarcado en el puerto de Macao. En el diario de Bitácora, el capitán San Juan imputa la causa de la muerte a “la débil constitución del chino”, pero lo cierto es que las condiciones en las que viajaban los asiáticos eran nefastas. Iban hacinados, las comidas y el agua eran insuficientes: “Sin luz, sin ventilación, en medio de la pestilente noche, comían, defecaban y morían y sus cuerpos podridos eran tirados a la mar.”¹¹⁰ En tales condiciones, los pasajeros chinos eran muy vulnerables a contraer enfermedades como la disentería crónica, tisis, hidropesía, apoplejía, cólera, escorbuto.¹¹¹ Así, los buques británicos, *Panamá* y *Blenheim* (ver Cuadro 2), al llegar a Cuba tuvieron que guardar cuarentena

106. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila,” Cádiz, 01.10.1855.

107. *Ibidem*.

108. Lisa YUN y Ricardo LAREMONT. “Chinese Coolies and African Slaves in Cuba...”, pp. 111 y ss.

109. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Pastor y Cía de Cuba,” Cádiz, 11.12. 1856.

110. PAROY VILLAFUERTE, Gonzalo Alonso. “Aspectos generales de la inmigración y la demografía china en el Perú (1849-1903)”. *Revista Historia 2.0, Conocimiento histórico en clave digital* Año II, n.º. 4 ISSN 2027-9035 Julio-diciembre de 2012, p. 128-130.

111. BARREDA, Fernando. “Pilotos montañeses del siglo XIX que navegaron a vela por los mares del Extremo Oriente”. En: *Revista Altamira*, 1935, pp. 77 y ss.

pues los colonos venían infectados de cólera. Noventa y cuatro colonos y cuatro miembros de la tripulación de la *Panamá* murieron durante la travesía de esta terrible enfermedad. Igualmente, la *Blenheim* arribó al puerto tras 104 días de navegación con 41 colonos menos por idéntico motivo

Los etnógrafos cubanos señalan que la tasa de mortalidad general del paso de los culíes chinos a Cuba fue notablemente más alta que la de los africanos. Para evitar tan altas tasas de mortalidad, José Matía hizo una serie de recomendaciones a sus socios de China. Les pidió que examinaran bien los embarques ya que “las últimas expediciones han llevado a viejos que de ningún modo convienen. Hay que evitar el embarque de hombres inútiles”.¹¹² Veía lógico surtir las expediciones con el botiquín suficiente y consideraba indispensable dotar a los buques de médicos e intérpretes. Ambos debían ser chinos pues era difícil encontrar europeos que se prestasen a hacer el servicio. Además, era muy difícil encontrar un médico europeo que dominara el idioma para poder entenderse con los chinos.

Los naufragios fueron frecuentes en estas travesías. Éste fue el caso de la fragata portuguesa *Resolução* que, al mando del capitán F. Fernández, dio la vela en Macao en demanda de La Habana el día 10 de febrero de 1856 conduciendo 350 colonos chinos y se perdió en las costas de Conchinchina el día 16 de febrero, pereciendo casi toda la tripulación y pasaje, excepto el capitán y algunos marineros¹¹³.

A estas calamidades se unía que, desde 1855, los problemas en los puertos chinos de Emuy y Cantón se habían incrementado. Los escándalos acaecidos, fruto de la violencia ejercida, al parecer, por los corredores chinos para atraer a los colonos a los depósitos de emigrantes eran cada vez más frecuentes. El cónsul español en Emuy informaba al Ministro de Estado y al Consul de Macao “que de cada cien chinos últimamente embarcados para La Habana noventa han sido cazados como bestias feroces y llevados violentamente a bordo de los buques”. Esta conducta criminal, continuaba el Cónsul, “introduce la alarma por aquellas costas y ponen en eminente peligro las personas y bienes de los españoles allí establecidos y al mismo tiempo quedan imposibilitadas las especulaciones de buena fe.”¹¹⁴ El Cónsul creía que el medio más eficaz para cortar de raíz estos abusos era poner un vapor de guerra que vigilara a los infractores.

Lo cierto es que el Cónsul de Macao y los agentes de varias casas de

112. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía. de Manila”, Cádiz, 3.08.1855.

113. *La España*, Madrid, 12 de julio de 1856.

114. AHN, *Ultramar Cuba*, sección de Gobierno, 90/21.

comercio de La Habana empezaron a tener serias dificultades para enviar colonos chinos a la isla de Cuba. De hecho, el mismo Connolly, que había sustituido a James Tait en Emuy, a duras penas iba venciendo los problemas y las dificultades que se le presentaban en el acopio de colonos.

Concretamente, en Suatow, en Cantón y su comarca existía un espíritu muy hostil contra los extranjeros por parte de los Mandarines y el pueblo.¹¹⁵ Las autoridades chinas miraban con muy malos ojos la emigración de los naturales del país, perseguían de muerte a los corredores que recorrían las poblaciones y campos en busca de colonos y algunos llegaron a pagar con la vida su injerencia en este negocio. Los mandarines comprendían que la emigración era una necesidad dado el exceso de población que había en China; sin embargo, se negaban a reconocerlo porque mortificaba su orgullo que este problema pudiera atribuirse a la mala organización del país.¹¹⁶

A estos inconvenientes de captación de colonos se sumaban las dificultades para traspasar a estos colonos en Cuba. La entrada clandestina de negros en la Isla hacía descender la venta de colonos, pues los grandes hacendados preferían la mano de obra negra a la china, más cara para el trabajo de los ingenios. Además, el beneficio del negocio de colonos dependía del número de expediciones realizadas en cada monzón, pues el aumento de oferta de mano de obra china hacía descender los precios de los traspasos y retrasaba las ventas, aumentando los gastos.

Los británicos y norteamericanos se dedicaron a desacreditar en la prensa la emigración de colonos chinos a Cuba, denunciaban el procedimiento de los contratos ya que consideraban que los colonos eran engañados y embarcados por la fuerza. Consideraban, además, que éste era un tráfico despiadado, muy similar al de los esclavos africanos.

Durante la travesía, fueron muy frecuentes los amotinamientos de los colonos chinos. En 1855, el capitán Campbell que mandaba el buque inglés *Gertrude*, de 605 tn, tuvo que fusilar a unos cinco colonos para abortar el motín que se desató durante la travesía. Finalmente, el buque arribó al puerto de La Habana con 204 colonos de los 350 que había embarcado en Emuy.

Los socios de Manila manifestaban una cierta preocupación por el devenir del negocio. Según Matía¹¹⁷, el estado de opinión que se generó en contra de la emigración de colonos empezaba a perjudicar el negocio pues los bancos

115. AHN, 2 H 1949, *Consulados*, Macao, 1849-1865. Correspondencia del cónsul de España en china, Macao, 12 de marzo de 1861.

116. AHN, *Ultramar Cuba*, sección de Gobierno, leg. 4727, nº 3.

117. AUCA, *Copiadore de Cartas de Matía*, 1855.

se negaron financiar a las casas de comercio implicadas en el tráfico y hasta las compañías de seguros se negaban a asegurar los buques.

José Matía era partidario de embarcar mujeres. Sin embargo, renunció a ello porque el Gobernador inglés en Hong-Kong lo había prohibido imponiendo severas penas a la emigración femenina.

8.2. Las últimas expediciones de asiáticos de la Naviera Matía Menchacatorre y Compañía

Cuadro 4. Expediciones de colonos 1857 y 1858

Fecha	Puerto	Buque	Bandera	Capitán	Embarq.	Consignatario
23/01/57	Swatow	<i>Waverley</i>	Americana		400/ 363	Pastor y C ^a
11/01/57	Swatow	<i>Florida</i>	Americana		365	Pastor y C ^a
20/02/57	Swatow	<i>Architet</i>			245	Pastor y C ^a
28/03/58	Swatow	<i>Alavesa</i>	Española	Dobaran	370	Pastor y C ^a
20/02/58	Shangay	<i>Robert Small</i>	Británica	J.V.R. Drake	240	

Fuente: AUCA, *Copiador de Cartas de Matía*, 1855 y 1856.

En el Cuadro 4, aparecen registradas las últimas expediciones de colonos del último monzón que realizó Matía Menchacatorre y Cía. Tres de ellas se realizaron de cuenta mitad con Pereda y Machado y Cía.

La fragata americana, *Waverley* llegó a La Habana el 17 de mayo con 363 colonos, (29 enfermos) de los 400 embarcados en Swatow. La *Florida* salió de Swatow el 11 de enero de 1857 con 365 chinos y el buque *Architet* llegó a Cuba con 245 colonos.¹¹⁸ La travesía de la *Alavesa* desde Swatao a Anger fue solo de 26 días y tuvo la pérdida de 51 hombres. En el copiadore, José Matía escribía:

“Esperamos la llegada del buque a La Habana para saber el resultado de esta expedición que ha empezado tan desgraciadamente y ver si podemos conseguir que Pereda y Machado tengan alguna consideración hacia ella.”¹¹⁹

118. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a José Pastor y Cía. de Cuba,” Cádiz, 22.05.1857.

119. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. “Carta de José Matía a Matia Menchacatorre y Cía.

La mayoría de las veces, la escasez de colonos daba lugar a que los agentes fueran captándolos en diferentes localidades como ocurrió con la expedición del *Robert Small*. El buque fue fletado el 20 de febrero en Shangay con 108 hombres. Al parecer tenían previsto que tras el aprovisionamiento con víveres y agua navegara a Swatow para cargar el resto de los colonos hasta 340 siempre que no les fuera posible cargar en el mismo Emuy con gente de allí o llevada de Shanghai.¹²⁰

Hasta el momento, el negocio de asiáticos, a pesar de los riesgos que implicaba la navegación, había resultado lucrativo. Desde 1847, en que llegó la primera expedición a Cuba, hasta el 18 de agosto de 1859 se embarcaron en Asia 50.123 chinos y desembarcaron en la Isla 42.501 habiendo perecido en la navegación 7.622, o sea, a razón de un 15,20 %. El número de buques ocupados en este tráfico había sido de 116¹²¹.

El panorama era desolador. José Matía se muestra cada vez más reacio a continuar con el tráfico humano “que cada vez se está haciendo menos productivo.”¹²²

Pero el negocio de los coloniales no era más lisonjero. José Matía escribía a José Pastor:

“Nuestros mercados no se animan parece que ha caído una losa sobre los especuladores de toda clase pues no hay producto alguno que se mueva y esto sucede lo mismo en Cádiz que en otros mercados de la Península.”¹²³

En semejante circunstancia los socios decidirán por unanimidad dar por finalizada la sociedad Matía, Menchacatorre y Cía. como más adelante veremos.

9. LA FLOTA DE MATÍA MENCHACATORRE Y COMPAÑÍA

Para desarrollar su giro, la firma Matía Menchacatorre y Cía. estuvo en posesión de una flota de buques veleros, en su mayoría fragatas, tal y como se recoge en el siguiente cuadro

de Manila, Cádiz,”19.07.1858.

120. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a José Pastor y Cía. de Cuba,” Cádiz, 11.04.1857.

121. *La Época*, 20 de octubre de 1859.

122. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a Pastor y Cía. de Cuba,” Cádiz, 10.04.1858.

123. *Ibíd.*

Cuadro 5. La Flota de Matía, Menchacatorre y Cía.

Tipo	Nombre	Capitán
Fragata	<i>Cántabro</i>	
	<i>Cloe</i>	
Fragata	<i>Buen Suceso</i>	
Bergantín	<i>Nuevo Bilbaino</i>	
Fragata	<i>Oquendo</i>	
Fragata	<i>Mariveles</i>	Ramón Cordero
Fragata	<i>Bella Vascongada</i>	Justo de Goñi
Fragata	<i>Nueva Gertrudis (a) Manolita</i>	
Fragata	<i>Colon</i>	Echevarrieta
Fragata	<i>Magnolia</i>	Elia Ahuja
Fragata	<i>Cervantes</i>	Manuel Aguirre
Fragata	<i>Santa Trinidad</i>	Ramón Cordero
Fragata	<i>Constancia</i>	Manuel Aguirre
	<i>Católica</i>	

Fuente: AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*, 1855,1856,1857.

La fragata era un buque de tres o más palos cruzados. Era de mayor porte que los que se empleaban en la trata negrera, el bergantín y la goleta, aunque no tan veloz y maniobrero. Su tamaño oscilaba entre las 640 tn. de la *Bella Vascongada* y las 1.200 tn. de la *Cervantes*. Esta fragata fue construida según el innovador concepto de clipper. Para obtener más velocidad presentaban un casco alargado con una gran capacidad de carga.

En el Cuadro 5 figuran los buques que conformaron su flota en el periodo que estamos estudiando. Hemos podido comprobar que ésta estuvo formada por un número reducido de buques, la mayoría de ellos los empleará en la ruta Cádiz-Manila mientras que para transportar asiáticos en la ruta China-Cuba utilizará sobre todo buques ajenos, británicos y americanos. Solo hemos registrado una expedición de colonos con buques de la firma, la del *Oquendo*, en 1847, que arribó a Cuba con 212 colonos chinos.

José Matía se mostraba reticente a aumentar su flota. Y así lo hizo saber a sus socios:

“no debemos aumentar el número de buques hasta no tener segura ocupación para ellos. Y si bien la importación de colonos a la Habana ofrece la esperanza de que en cuatro años podrá sostenerse, no es enteramente

segura porque está sujeta a las disposiciones que aquel gobierno tome y también a las eventualidades con que amargan todos los días los filibusteros¹²⁴”

Su actitud prudente se entiende en el contexto de lo que era el negocio naviero. Éste estaba sometido y múltiples contingencias y a unos gastos enormes. La carrera estaba sometida a los numerosos peligros de mar, vientos y fuego y naufragios. Sometidos a continuos cambios de temperatura al navegar entre los dos hemisferios, los barcos se depreciaban rápidamente. El negocio exigía además enormes desembolsos para su sostenimiento, entre los que se encontraban las reparaciones, la compra de rancho y otros capítulos. A esos gastos se sumaban los numerosos impuestos que, bajo diversos conceptos, pesaban sobre la marina mercante española¹²⁵.

Este perfil, sin embargo, le perjudicará a la hora de conseguir las conducciones de Hacienda y será una desventaja comparativa con la naviera de Ignacio Fernández de Castro y Cía., su gran rival, que, por estas fechas está llevando una renovación de su flota¹²⁶.

“No puedo menos de convenir en que necesitamos un buque bueno si se ha de seguir en esta carrera porque aseguro a ustedes que es muy desagradable el estar contraído todos los días y no poder emprender nada en sosiego por la persecución que sufrimos a pretexto de que nuestros buques son viejos y defectuosos...”¹²⁷

Consciente, pues, de que sus buques son viejos y poco competitivos, se decide a renovar su flota. En 1854 vende la *Mariveles* en Valparaíso a J. Miero y Cía por 8.000 pesos fuertes y en 1856, la *Bella Vascongada* a José Bensusan en Cádiz por 14.000 pesos fuertes¹²⁸ y la *Santa Trinidad* en Singapur por 28.000 pesos. Para sustituir estos buques, los socios de Manila consideran conveniente invertir en buques de fuerza mixta. José Matía, pone como inconveniente el gran desembolso que habría que hacer si optan por esa inversión. En su opinión,

“...si bien el clíper de doble fuerza tiene muchas ventajas también ofrece el inconveniente que para viajes largos no llenará el objeto en el caso de no poder cargar carbón más que para 120 o 124 días porque la mayor

124. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila,” Cádiz, 01.04.1855.

125. CÓZAR NAVARRO, M^a del Carmen *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa Naviera*..... pp.155 y ss.

126. *Ibidem.*, pp.153-154.

127. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila,” Cádiz, 04.01.1855.

128. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a James Tait y Cía. de Emuy”, Cádiz, 01.06.1856. José Bensusan pagó en 6,12 y 18 meses.

rapidez en los viajes no puede compensar el gasto y la pérdida de espacio que ocupen las máquinas y carboneras¹²⁹".

Considera que para la carrera es preferible un buen buque de vela de primera marcha aun cuando tenga que salir contra Monzón. Por lo que decide comprar dos fragatas tipo clíper, de gran porte, una de ellas a la viuda de Eugenio Otadui, la *Santísima Trinidad*, por 606.660 rv (30.333 pesos fuertes) y la nombrará *Colon* y la otra, la *Germanieses*, un clíper americano que denominará *San José (a) Cervantes*. Éste último lo matriculó en Manila a nombre de Matía Menchacatorre y Cía.¹³⁰

10. LOS NEGOCIOS DE MATÍA, MENCHACATORRE Y COMPAÑÍA

En la década de los cincuenta, la casa de José Matía había alcanzado una cierta notoriedad en el ámbito nacional y en el internacional. El crecimiento económico de la empresa fue acompañado de una diversificación de sus operaciones tanto en Cádiz como en Manila.

En 1849, José Matía se encontraba entre los grandes contribuyentes gaditanos pagaba en concepto de subsidio industrial un total de 4.256 rv., 3.044 r. como almacenista y comerciante al por mayor y menor y 1.212 rv como naviero¹³¹. Ya por esta fecha, se encuentra totalmente integrado en la sociedad gaditana llegando, en poco tiempo, a formar parte de las instituciones más importantes de la ciudad. En 1856, por ejemplo, era Cónsul propietario del Tribunal del Comercio, siendo su Prior en 1866. Fue también Director de la empresa del Carenero de Rampa a Vapor en el bajo del Trocadero, en Puerto Real, y socio fundador del Casino Gaditano.¹³²

José Matía participó con otros comerciantes gaditanos en impulsar la construcción del ferrocarril en la provincia de Cádiz con la finalidad de asegurar o más bien facilitar la salida de los vinos andaluces a través del puerto gaditano. De ahí su empeño en unir Jerez con Cádiz, por medio de la línea Sevilla-Cádiz y Puerto Real con Cádiz. Tenía acciones en el Banco de Cádiz, en las empresas gaditanas del Carenero¹³³ y en la Protectora, en las

129. *Ibídem*.

130. AUCA, *Copiador de Cartas de José Matía*. "Carta de José Matía a Matía, Menchacatorre y Cía. de Manila", Cádiz, 05.09.1856.

131. AHPC, Caja 252. Gobierno Civil. Fomento. Expediente de Comercio. Año 1849.

132. RAMOS SANTANA, Alberto. *La burguesía gaditana de la época Isabelina*, Cátedra Adolfo Castro, Cádiz, 1987, p.550.

133. AUCA, *Libro de Contabilidad de José Matía y Menchacatorre* (10 acciones en 1845).

madrileñas de Seguros La Alianza¹³⁴, Ancora¹³⁵ y Previsora, la Urbana, Fénix, también en la sociedad de Cerámica¹³⁶ y en la Sociedad Hispano Filipina.¹³⁷

En cuanto a las inversiones de Matía Menchacatorre y Cía. en el archipiélago filipino debemos citar la concesión que, por Real Decreto de 1849, el ministro Bravo Murillo hizo a la empresa para la construcción del puente de Clavería sobre el río Pasig,¹³⁸ en Manila, a cambio de unos terrenos que la compañía poseía en Malabog. Hemos llegado a saber que la sociedad Ynchausti y Cía también participó en la financiación de su construcción. El director de la obra sería el ingeniero vasco Matía Menchacatorre¹³⁹. El puente¹⁴⁰ mediría 110 metros de largo por 7 de ancho, apoyaría su estribo derecho en una isleta entre los pueblos de Santa Com y Quiapo y el izquierdo en el atracadero del sitio llamado de Arroceros inmediato a aquella capital bajo las condiciones de cobrar un moderado portazgo por el término de noventa años, a cuyo plazo, vencido, pasará el puente a ser propiedad pública, entregándolo los concesionarios a la municipalidad en buen estado de uso y sin recibir compensación alguna.

El año 1850 siguiente, cuando Antonio Urbiztondo, Gobernador General de Filipinas, funda el que iba a ser el primer banco del archipiélago, el Banco Español Filipino de Isabel no duda en encomendarle a Fernando Aguirre la redacción de los primeros estatutos. En poco tiempo, se convirtió en el banco oficial del gobierno de Filipinas y el único emisor de billetes. Es también el banco más antiguo del sudeste asiático, y ha llegado hasta nuestros días con el nombre de Bank of the Philippine Islands (BPI). En 1897 el banco abrió una sucursal en Iloílo, obviamente para atender al boom del negocio del azúcar que ya estaba en manos de los vascos, aunque eran británicos los que controlaban este negocio.

En 1853, a iniciativa de Aguirre, la sociedad adquirió una refinería de azúcar en Malabón y, al año siguiente, una destilería de ron en Tanduy, en la isla de Luzón. La demanda británica de azúcar filipino aumentó tras la emancipación de los esclavos africanos de las Indias Occidentales y el subsiguiente declive de la producción azucarera local. Las vastas llanuras que se extendían alrededor

134. AUCA, *Libro de Contabilidad Matía y Menchacatorre* (50 acciones enero de 1846).

135. AUCA, *Libro de Contabilidad de Matía y Menchacatorre* (50 acciones en febrero de 1846).

136. AUCA, *Libro de Contabilidad de Matía Menchacatorre* (30 acciones en agosto de 1848).

137. Tanto en Cádiz como en Manila, la empresa ampliará el ámbito de inversión para contar con varios negocios a fin de reducir el riesgo del fracaso financiero.

138. VALDERRAMA NEGRÓN, Ninel y OROZCO RAMOS, Antonio. "La casa Matía Menchacatorre y Cía. y el puente de Clavería: innovación en la infraestructura física y financiera en el siglo XIX" en *Revista del archivo de la UCA*, 2022, pp.1-28.

139. AHN, Ultramar, leg. 433, exp. 22.

140. VALDERRAMA NEGRÓN, Ninel y OROZCO RAMOS, Antonio. "La casa Matía Menchacatorre y Cía y el puente de Clavería..." pp. 1-28.

de Manila y Pampanga, en la isla de Luzón, y también en las islas de Panay y Negros hicieron posible el cultivo de caña de azúcar a gran escala. Como consecuencia, los vascos, utilizando mano de obra nativa, fueron pioneros en la construcción de carreteras, puentes, vías férreas, puertos marítimos, depósitos, ingenios de caña y fábricas. Y lo que es más importante, también introdujeron nuevas técnicas agrícolas y de producción.

En 1850, José Matía e Ignacio Fernández de Castro, socios de la casa de comercio Jenny y Cía, propusieron al gobierno el establecimiento de una ruta postal entre Hong-Kong y Manila para el transporte de correspondencia entre estos dos puntos en los siguientes términos:¹⁴¹

“1º Los exponentes se comprometen a conducir en vapores todos los meses la correspondencia oficial y pública y paquetes que interesen al gobierno desde Manila a China y viceversa fijando oportunamente aquel Capitán General de acuerdo con los empresarios los días de salida de uno y otro punto, pudiendo ir a Singapur en vez de China cuando se crea más acertado.

2º La duración del compromiso será de 5 años contados desde que empiece el servicio.

3º El Gobierno auxiliará a la empresa con 2.000 pesos fuertes por cada viaje a China o Singapur y regreso a Manila pagaderos por las Cajas de Manila ocho días antes de empezar las expediciones.

4º Todo el tabaco en rama y labrado que deba remitirse anualmente a la Península se embarcaran en los buques de la empresa con las mismas condiciones del contrato que se estableció en marzo último, menos respecto del precio que será de 43 reales en vez de 47 aquel establecido por cada quintal.

5º Del mismo modo deberán embarcarse en los buques de los exponentes todos los empleados así civiles como militares y tropa que deban transportarse de España a Manila y viceversa cuyo pasaje se costee por la Hacienda nacional siendo los términos los mismos que establecen los reglamentos vigentes y haciéndose ajustes particulares con los interesados respecto a las diferencias entre el pasaje corriente y lo que la hacienda abone por las familias de dichos empleados. No teniendo la empresa buques en puerto podrán embarcarse los empleados en cualquiera otro que se arme.

6º Los efectos que conduzcan los vapores de la empresa desde China o Singapore a Manila no adeudaran más derechos que los señalados a las procedencias de Inglaterra en bandera española añaden los exponentes: que las ventajas que de adoptar sus propuestas resultaran son bien conocidas

141. AHN, Ultramar, leg. 5191, exp. 23.

pues los dos mil pesos que exigen es cantidad bien corta para cada expedición: hecho este servicio por los vapores que el Gobierno tiene en aquellos mares después del mal que resultaría de distraerlos de su misión de conducir caudales de las provincias y perseguir la piratería sería su costo mayor pues en el presupuesto para el año de 1850, de los tres vapores pequeños, , en el cap. 5 se fijaran 52.000 pf término medio para gasto de cada uno y 3.000 para carbón de forma que son 82.000 pf el gasto de cada buque y su combustible.

Estudiada la propuesta, el Consejo calificó de inadmisibles tal petición que consideraba “de privilegios o monopolios contra el cual clamarían los demás navieros que se verían sin negocios”.

11. EL FINAL DE MATÍA, MENCHACATORRE Y COMPAÑÍA

En los últimos años de los cincuenta aparecen los primeros síntomas que ponían en evidencia la crisis de Matía Menchacatorre y Cía. La retirada de dos de los socios más influyentes, José Menchacatorre y Cristóbal Arlegui en el año en que se renovó la sociedad, 1854, la muerte inesperada, en 1857, de Connolly, que había sustituido a James Tait en el establecimiento de Emuy, el mal entendimiento de James Tait y Cía. con la casa habanera de los Pereda a la hora de gestionar en el negocio de los culíes, unido a las enormes dificultades que éste negocio entrañaba y a las que ya nos hemos referido, aconsejaron a los socios liquidar en 1859 la sociedad. En ese mismo año, el corresponsal de La Habana, José Pastor, comunicaba que daba por terminado los negocios en La Habana para establecerse en Europa.¹⁴²

Disuelta la sociedad Matía, Menchacatorre y Cía., Manuel Aguirre decide en 1859 formar una nueva sociedad con James Tait, Antonio Hidalgo, Pablo Arlegui y Miguel Fenz. La nueva firma con sede en Manila giraría bajo la razón social Aguirre y Cía. y conservaría la casa de Emuy, que continuaría bajo la dirección de James Tait, ingresando en ella como socio A. R. Johnson.

En Cádiz, José Matía colaboró como agente y consignatario de la nueva firma filipina¹⁴³, continuando con sus negocios hasta su muerte, acontecida el 29 de mayo de 1871.

142. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a José Pastor de Cuba,” Cádiz, 11.06. 1858.

143. AUCA, Copiador de Cartas de José Matía. “Carta de José Matía a Matía Menchacatorre y Cía de Manila,” Cádiz, 20.06.1858.

12. CONCLUSIÓN

Finalizada nuestra investigación sobre la intervención de la empresa Matía, Menchacatorre y Cía. en el negocio del transporte de colonos chinos a Cuba (1847-1859) para ser utilizados como mano de obra en los Ingenios de azúcar, hemos llegado a las siguientes conclusiones:

José Matía fue el típico hombre de negocios de la etapa pre-capitalista que permaneció durante todo el periodo apegado a usos mercantiles arcaicos. Su trayectoria vital no difiere de la de sus coetáneos: un joven que emigra a las Filipinas en busca de fortuna y que, tras un periodo de aprendizaje, dispuso del capital necesario para promover negocios por su cuenta y riesgo. Las expectativas comerciales que suscitó el mercado de asiático, a partir de la paz de Nankín, le animaron a formar una compañía de comercio con sus paisanos, los hermanos Menchacatorre y otros, bajo aquella razón, para emprender negocios a gran escala.

La compañía hizo todo lo posible por mejorar su presencia en el mercado adaptándose a los cambios del consumo, centrando su actividad en aquellos negocios que podían procurarle grandes beneficios. La notoriedad que la firma alcanzó en el mercado internacional de fletes facilitó su incursión, en 1847, en el negocio del transporte de colonos chinos a Cuba para trabajar en las haciendas e ingenios azucareros. De hecho, fue pionera en este tráfico, arrastrada por la necesidad de buscar una alternativa ante la crisis que el negocio colonial experimentó en la segunda mitad de la década de los cuarenta.

No obstante, la compañía se mantendría enquistada en viejos usos y, con una estructura financiera muy precaria, se vería imposibilitada de afrontar los desafíos que el negocio conllevaba. Así, la excesiva prudencia de José Matía a la hora de renovar y modernizar su flota le impidió competir en un mercado de fletes dominado por la superioridad técnica de las flotas de grandes clippers europeas y estadounidenses y la del propio Ignacio Fernández de Castro.

La sobreabundancia de culíes en Asia Oriental ofrecía la oportunidad de compensar el déficit de afluencia de africanos en el hemisferio occidental a causa de la implacable persecución de la ominosa trata de esclavos en el Atlántico Norte. El reclutamiento de emigrantes chinos y su introducción en Cuba y en el continente americano se convirtió muy pronto en un lucrativo negocio, ante la concurrencia de la oferta y la demanda de mano de obra china en los mercados internacionales. Se explica así que, en el transporte de culíes participasen los mismos comerciantes que se dedicaron al tráfico de africanos, si bien aquel negocio transoceánico atrajo también a otras casas de comercio extranjeras y españolas que se dispusieron a participar en mismo, adquiriendo la trata asiática una dimensión internacional.

Hasta 1854, Tait y Cía., comisionista de Matía, Menchacatorre y Cía, y estrechamente unida a la primera por lazos societarios, realizó en Emuy funciones de reclutamiento de potenciales trabajadores, siendo la principal intermediaria de la emigración sínica hacia América. En esta etapa, Matía y Cía. se vio favorecida por el aumento de la demanda de grandes buques que la Casa fletaba, principalmente a armadores británicos y norteamericanos.

En 1855, Tait y Cía. pierde la exclusiva del reclutamiento de colonos, viéndose obligada a competir con los agentes de los comerciantes cubanos que se establecieron en los puertos chinos con representación consular, al amparo de lo decretado por el Gobierno. Matía responde a este cambio estableciendo, ante todo, un agente en Swanton y asociándose con sus competidores Pereda y Fernández de Castro para organizar las expediciones de colonos en los buques propiedad de éstos y en los de pabellón extranjero que se venían empleando.

Lo cierto es que, en los últimos años y hasta la disolución de la firma, Matía, Menchacatorre y Cía. experimentó serias dificultades de orden interno y externo. El abandono de dos socios de la casa de Manila, el fallecimiento inesperado del Director de la firma Tait y Cía. y el mal entendimiento entre Manuel Pereda, Ignacio Fernández de Castro y sus mismos socios, que participaron en las últimas expediciones de colonos, debieron repercutir en la crisis de la empresa.

13. FUENTES IMPRESAS

BIBLIOGRAFIA

BAHAMONDE, Ángel y CAYUELA, José. *Hacer las américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Alianza editorial, Madrid, 1992.

BALBOA NAVARRO, Imilcy. *Los brazos necesarios. Inmigración, colonización y trabajo libre en Cuba, 1878-1898*, Valencia, Centro Francisco Tomás y Valiente de la UNED, Fundación Instituto de Historia Social, 2000.

BARREDA, Fernando. "Pilotos montañeses del siglo XIX que navegaron a vela por los mares del Extremo Oriente". En: *Revista Altamira*, 1935.

CALAVERA VAYA, Ana María. *Relaciones bancarias hispano-cubanas: La Habana, plaza y mercado, 1829-1868*, Tesis Doctoral. Madrid, 2015.

CEPEDA SÁNCHEZ, Hernando. "Luchas alrededor de la libertad: conexiones asiático-latinoamericanas en la trata culí a Cuba (1850-1860)". En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 47.1, 2020.

CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. *Ignacio Fernández de Castro. Una empresa naviera gaditana*. Universidad de Cádiz, 1998.

CÓZAR NAVARRO, María del Carmen. *La Orca del Atlántico. Pedro Martínez Pérez de Terán (1817-1867)*, Madrid, Sílex, 2021.

CHANG-RODRÍGUEZ, Eugenio. *Diásporas chinas a las Américas*, Perú, Fondo editorial de la PUCP, 2015.

DE BORJA, Marciano R. *Los vascos en Filipinas*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Donostia-San Sebastián, 2014.

DE LA CRUZ RODRÍGUEZ, Clemencia. "La casa comercial José Matia, un fondo singular en el archivo de la Universidad de Cádiz". En: *Cuadernos de Investigación de Fondos del Archivo UCA*, nº. 4, Universidad de Cádiz, 2022.

DE LA PUERTA RUEDA, Natividad. *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Bilbao Autoridad Portuaria, 1998.

DE LA TORRE, Joseba. "Repatriando capitales: Acumulación colonial y desarrollo peninsular, navarros en Cuba y Filipinas 1820-1870". *Illes e Imperi*, 6. Estu, 2002.

DOGLASS, William A. *Vascos en Cuba*, Administración de la Comunidad

Autónoma del País Vasco. Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, San Sebastián, 2015.

GAMEZ DUARTE, Feliciano. *Luchar contra el mar, edificar en el viento, la Compañía gaditana Viniegra (1797-1829)*, Universidad de Cádiz, 2000.

FRADERA, Josep Maria. *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna, 1814-1845*, Barcelona, Crítica, 1987.

GARATE OJANGUREN, M^a Monserrat. “Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio Internacional del azúcar cubano (siglo XVIII-XIX)”. En: *XVI Coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas de Gran Canaria. España, 2017.

GINÉS-BLASI, Mónica. “A Philippine ‘coolie trade’: Trade and exploitation of Chinese labour in Spanish colonial Philippines, 1850-98”. *Journal of Southeast Asian Studies*, The National University of Singapore, 2020.

GINÉS-BLASI, Mónica. “Exploiting Chinese Labour Emigration in Treaty Ports: The Role of Spanish Consulates in the “Coolie Trade”, *IRSH*, International Instituut voor Sociale Geschiedenis, 2020.

IBARZABAL ARAMBERRI, Xabier. “La ruta Cádiz-Manila de José Matia Calvo. Prólogo a la crisis de 1898”. En: URKIA ETXABE, José María. *Médicos vascos en América y Filipinas: II Mesa redonda sobre Historia de la Medicina Iberoamericana*, José María Urkia Etxabe (ed. lit.), 1998.

KLEIN, Herbert S. *El tráfico atlántico de esclavos*, Fundación Manuel J. Bustamante de la Fuente, Lima, 2011.

MARTÍNEZ ROBLES, David. *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis doctoral presentada en la Universitat Pompeu Fabra, 2007.

MARTÍNEZ ROBLES, David. *Entre dos Imperios: Sinibaldo de Mas y la empresa colonial en China (1844-1868)*. Marcial Pons Ediciones de Historia, S.A. 2018.

MEAGHER PhD, Arnold J. *The Coolie trade. The traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*. Xlibris Corporation, 2008.

NARANJO OROVIO, Consuelo y GARCÍA GONZÁLEZ. Armando, *Racismo e inmigración en Cuba en el siglo XIX*, Madrid, Doce Calles, 1996.

NARANJO OROVIO, Consuelo. “La inmigración china en Cuba, siglos XIX

y XX: Debates económicos y Discursos Identitarios”. En: SANG BEN, Mukien Adriana (coord.). *La presencia china en el Gran Caribe. Ayer y hoy*, Centro de Estudios Caribeños, República Dominicana, 2022.

PAROY VILLAFUERTE, Gonzalo Alonso. “Aspectos generales de la inmigración y la demografía china en el Perú (1849-1903)” *Revista Historia 2.0, Conocimiento histórico en clave digital* Año II, nº. 4 ISSN 2027-9035 Julio-diciembre de 2012.

PÉREZ DE LA RIVA, Juan. “Documentos para la historia de las gentes sin historia: el tráfico de culíes chinos”, *Revista de la Biblioteca Nacional*, Año VI, nº. 2, 1964.

PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Aspectos económicos del tráfico de culíes chinos a Cuba, 1853-1874*, Universidad de La Habana, 1965.

PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *El barracón. Esclavitud y capitalismo en Cuba*, Editorial Crítica, La Habana, 1975.

RAMOS SÁNTANA, Alberto. *La burguesía gaditana en la época isabelina*. Cátedra Adolfo Castro Fundación Municipal de Cultura, 1987.

RODAO, Florentino y TOGORES, Luis Eugenio. *Esclavitud, servidumbre y abolición en el Extremo Oriente: El caso español*, Madrid, Csic. 1990.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín. *La marina mercante de vapor en Barcelona, 1834-1914*, Barcelona, Museo Marítimo de Barcelona, 2017.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y CÓZAR NAVARRO, M^a del Carmen (eds.). *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid, Silex, 2018.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín. “Domingo Roxas Ureta (1782-1843): Los inicios de la fortuna familiar”. En: ELIZALDE, M^a Dolores, HUETZ DE LEMPS, Xavier RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y DE LLOBET, Ruth. *Los Roxas. Filipinas en el siglo XIX a través de una familia hispano-filipina*, Madrid, Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2020.

SCARANO Francisco A. “La presencia china en el Golfo-Caribe (siglos XIX y XX)”. En: SANG BEN Mukien Adriana(coord.). *La presencia China en el Gran Caribe: Ayer y Hoy*, Centros de Estudios Caribeños, Republica Dominicana, 2022.

TORREJÓN CHAVES, Juan. *El puerto franco de Cádiz 1829-1832*, Universidad de Cádiz, 2002.

YOUNG, Elliot. *Alien nation: Chinese Migration in the Americas from the coolie era through World War II*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2014.

YUN, Lisa y LAREMONT, Ricardo Rene. "Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847-74". *Journal of Asian American Studies*, Vol. 4, nº 2, June 2001 Published by The Johns Hopkins University Press DOI: 10.1353/jaas.2001.002

UGALDE ZUBIRI, Alexander. "Las relaciones contemporáneas económicas, institucionales, sociales y culturales entre el País vasco y Cuba". En: DOUGLASS, William A. (coord.). *Vascos en Cuba*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2015.

VALDERRAMA NEGRÓN, Ninel y OROZCO RAMOS, Antonio. "La casa Matía Menchacatorre y Cía. y el puente de Clavería: innovación en la infraestructura física y financiera en el siglo XIX". En: *Revista del archivo de la UCA*, 2022.

<https://blogs.diariovasco.com/correo-historia/2013/07/01/la-penultima-campana-de-las-guerras-napoleonicas-iii-opio-ta-esklabuak-dos-reflexiones-sobre-los-sucesos-de-1813-los-vascos-y-la-trata-de-opio-y-esclavos/>

PRENSA

El Católico, 25 de febrero de 1842.

El Corresponsal, 30 de noviembre de 1843.

El Clamor Público, 12 de febrero de 1853.

Diario de Madrid, 31 de julio de 1842.

La América Crónica Hispanoamericana 24 de abril de 1854.

La Época, 20 de octubre de 1859.

La España, Madrid, 12 de julio de 1856.

BANCO DE ESPAÑA: *Estadísticas del comercio exterior de España (1854-1868)*.

14. FUENTES MANUSCRITAS

Archivo Histórico Nacional (AHN): Ultramar, leg. 5191, exp. 23. Ultramar, leg. 433, exp. 22. Ultramar, leg. 5162, exp. 48 Introducción de colonos chinos en Batanes y Babuyanes. Ultramar Cuba, sección de Gobierno, leg. 4727/ nº 3/doc. Consulados, Macao, 1849-1865. Correspondencia del Consúl de España en China.

Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC): Caja 252. Gobierno Civil. Fomento. Expediente de comercio. Año 1849.

Archivo de la Universidad de Cádiz (AUCA): Libro- Copiador de Cartas de José Matía, 13,14,16

Fondos Parroquiales, San Pedro de Lamuza. Diócesis: Vitoria I Territorio: Álava. Bautizados: 1805-1819, fol. 013v. signatura 0161508201, sig. Microfilm M 0021800408, registro informático 3227392. Bautizado en la parroquia de San Pedro de Lamuza, en la localidad de Llodio,17,18,19,20 (1852-1859).

