

La ruta Cádiz-Manila de José Matía Calvo.

Prólogo a la crisis de 1898

XABIER IBARZABAL ARAMBERRI

Señoras y Señores:

Es un honor dirigirme a ustedes para presentarles una somera biografía de don José Matía Calvo, persona vinculada para siempre a San Sebastián gracias al legado benéfico que otorgó a esta ciudad hace más de un siglo. Ni él, ni muchos de los que con él convivieron, fueron protagonistas directos de la crisis de finales del siglo XIX. Sí fueron, testigos, protagonistas y colaboradores en hechos decisivos de la historia colonial española de mediados del pasado siglo que anunciaban con antelación la gran frustración española de 1898.

José Matía Calvo nació en Llodio el 6 de Junio de 1806 y falleció en Cádiz el 29 de Mayo de 1871. Buena parte de su infancia y juventud transcurrieron en Manila donde asociado a otros vascos construyó la compañía de Navegación Marítima Matía, Menchacatorre & Cia de Manila. A esta empresa pertenecieron, además de José Matía Calvo, el bilbaíno Claudio Menchacatorre y el guipuzcoano Fernando Aguirre. La existencia de compañías de navegación en Filipinas pertenecientes a vascos eran una realidad conocida desde antaño, pudiendo recordarse entre otras a la Inchausti y Cia, la Compañía de Juan Bautista de Arrechea, la del vizcaíno Nicolás Olaguibel y el guipuzcoano Oyanguren, entre otras.

José Matía Calvo regresó a España instalándose de manera definitiva en Cádiz en la cuarta década del pasado siglo con la intención de mejorar y diversificar sus negocios de ultramar. Dejaba en Manila, además de la Compañía de Navegación, los negocios de transporte de azúcar y tabaco filipino a

España, el refinado de azúcar de la fábrica de Tanduay y el negocio —privilegio— sobre el puente colgante que cubría el río Pasig, otorgado por Real decreto de Bravo Murillo en 1849 a la casa de Manila.

Además de la colonia vasca en Manila es obligado mencionar la estrecha conexión de la misma con los vascos residentes en los estratégicos puertos comerciales chinos de Macao, Wampoa, Amoy y Hong-Kong: Esteban Garreta los hermanos Orbeta, Cristóbal Arlegui o Ugarte. Todos ellos con señalada trayectoria comercial en el continente asiático y reforzada su posición personal en la zona, al ostentar en ocasiones la representación diplomática española en una zona tan decisiva y conflictiva del mundo a mediados de la pasada centuria.

El mundo colonial español

La mentalidad esclavista de mediados del siglo XIX era para los españoles una realidad heredada de generaciones anteriores; una costumbre entendida como natural. De poco había servido la firma del tratado de 1817 entre España e Inglaterra obligando a la primera —a España— a perseguir la trata a cambio de una importante indemnización económica. En años posteriores a la firma sobre la suspensión de la trata, el arribo a la Habana de esclavos negros se incrementó de manera notable, y así se acierta a explicar el notable incremento en la producción y exportación de tabaco y azúcar caribeños entre los años 1850 y 1870 gracias a la masiva presencia de mano de obra barata. Sin embargo, la tenaz presión internacional contra la trata y, sobre todo, la contundente acción de las cañoneras inglesas contra los buques traficantes de esclavos reclamaban algunas modificaciones al modelo esclavista tradicional.

Así, pensando en lo más procedente para la ocasión, se optó por contratar trabajadores chinos e indios yucatecos para trasladarlos a América: mano de obra barata en condiciones similares a las de los esclavos negros. Les separaba la existencia de contratos por un período de años y la posibilidad de recuperar la libertad. A esta mentalidad colonial continuista no podían substraerse los comerciantes vascos de Manila y China. Es, en este contexto histórico, donde hay que situar la creación de uno de los negocios más prósperos de la época colonial a mediados del siglo XIX: La trata de asiáticos a Cuba y Perú.

Los comerciantes vascos de Manila y China participaron en la trata asiática como pioneros, con un inusitado interés y notable éxito. En concreto, fue la Compañía de Navegación Matía, Menchanorte & Cia de Manila la primera en transportar a la Habana los primeros 206 chinos en el buque *Quendo*; los conocidos para siempre como *colies* de Manila y Macao. Así lo

detalla el historiador cubano Pérez de la Riva en su libro *Para La Historia de las Gentes sin Historia*, y lo ratifica el profesor Tuñón de Lara en su recordada obra *Estudios sobre el siglo XIX*. Pronto se unirían al negocio la compañías inglesas, francesas y americanas, adquiriendo el tema de la trata asiática una dimensión comercial internacional. Desde España, en Cádiz, dos comerciantes procurarían monopolizar dicha actividad: José Matía Calvo y el cántabro afinado en Cádiz, Ignacio Fernández de Castro.

El cometido de José Matía Calvo en este negocio consistía en obtener los permisos que concedían los Gobernadores Militares de la Habana para la introducción de asiáticos en Cuba, previa autorización del Consejo de Estado en Madrid y comunicar dicho permiso a Manila o a Amoy solicitando el contrato a las casas comerciales allí instaladas. Las informaciones eran comunicadas a Fernando Aguirre en Manila o Ugarte y Orbeta en Macao. Estos dos últimos desempeñaron la representación consular española en China en los años 1859 y 1860. Una vez realizadas estas gestiones enviaban a sus buques: La Bella Vascongada, La Alavesa, Oquendo. Para el buen término de esta empresa eran precisos los buenos oficios de su amigo en Madrid, Carlos Jiménez del Castillo, persona estrechamente relacionada con los Gobiernos de Madrid quien comunicaba a Matía Calvo las intenciones del Gobierno Español.

De lo peligroso de los viajes, de la alta mortalidad de asiáticos en las travesías y las pésimas condiciones higiénicas a bordo de los buques nos dan testimonio las tragedias acaecidas en el buque de bandera americana *Flora Temple*, con repercusión en la prensa de la época, en las fragatas españolas *Luisita* y *Gravina* propiedad de Fernández Castro, o la rebelión y el amotinamiento de asiáticos a bordo del buque *Encarnación*. Como ejemplo del temor que infundía a los armadores estas travesías valga la carta de José Matía Calvo a José de Orbeta, destinado en Macao en 1859:

Querido Pepe... si eres capaz de reunir ochocientos o mil colies para Cuba, hombres entre 18 y 30 años, sanos y robustos excluyendo los viejos. Este negocio es muy importante para mí, muy delicado y es necesario que asegures mucho, para no comprometerme ni comprometer la expedición...

La trata asiática fue un negocio considerado odioso y fructífero a la vez por sus mentores; lo reconocía el propio Matía Calvo en su correspondencia particular a sus socios. Pese a estas dificultades el naviero vasco pretendía en 1851 formalizar un magno negocio que le permitiera enviar a América 20.000 asiáticos en colaboración con su socio en Amoy, el escocés James Tait, propietario de la Compañía Tait & Co dedicada a la contratación de chinos. José

Matía Calvo pretendía convertirse en la primera casa comercial de transporte de asiáticos a América. El empeño era hartamente difícil por la dura competencia que habían impuesto en el negocio el traficante inglés Wadsworth, los españoles Pereda, Machado, Pastor y Fernández-Shimper desde la Habana, Fernández Castro desde Cádiz y los propietarios de la casa Loring de Málaga. José Matía Calvo conocía estas dificultades.

A las dificultades propias de semejantes negocios internacionales deben añadirse las derivadas por la complicada situación política en China. El derrocamiento del virrey de Cantón Yeh Ming Chu en 1857, y la invasión militar de China por un combinado militar anglo-francés en 1859 que desemboca en la huida del Emperador Chino en 1860, provocaron la incertidumbre entre los comerciantes europeos que trabajan en China. China no era una zona tranquila del mundo ni los chinos eran gente de fiar para los vascos tal y como lo describe José Matía Calvo en su correspondencia a China:

...los chinos son fáciles en ceder cuando se ven en apuros y más fáciles de arrepentirse de haber cedido cuando se ven lejos del peligro...

Estos aspectos eran analizados con preocupación por el naviero en su correspondencia particular con James Tait y el vasco Cristóbal Arregui. Para complicar la situación en China la imponente presencia militar de la marina británica se muestra implacable con la trata, impidiendo la fructificación del negocio.

Si la trata de personas fue uno de los cimientos básicos sobre la que se basó la economía colonial española, sobre el ejército español pivotó buena parte de la actividad política dirigida a mantener el modelo colonial. No sólo en los permisos concedidos para la importación de asiáticos se puede comprobar la influencia militar; también en las conducciones de tropas, misiones y pasajeros de Cádiz a Manila su influencia era decisiva. Fueron estas actividades las que suscitaron la mayor rivalidad entre José Matía Calvo e Ignacio Fernández de Castro. Para lograr el éxito en dichas empresas eran precisas la amistad y el concurso de los generales españoles en Madrid, Cádiz y Manila. En definitiva, se hacía obligado tener el respaldo de los generales Urbistondo, Quesada, Pavía, Crespo, Solano o la del propio Capitán General Lemery.

El cántabro Fernández Castro lo había conseguido al conducir a Manila en uno de sus buques al propio General Quesada, aspecto que interpretado por Matía Calvo resulta aclarador. Decía el naviero vasco:

...ni los colegios tienen coristas que mandar, ni ese departamento, marineros ni soldados, ni material de guerra hasta que Castro cuenta con un buque en este puerto...

...En Manila ya sabe la dirección como le acaricia el Capitán General y el Factor Salas que vive en su casa y come a su mesa...

Pero no sólo en ultramar la influencia militar resultaba decisiva para el progreso personal y la mejora en los negocios, en la metrópoli también. En 1860 José Matía Calvo recibe el encargo de sus amigos de la Diputación Foral Vizcaína solicitando sus servicios para gestionar los fondos con que Vizcaya sostiene a los Tercios vascos en África. Es la guerra de Marruecos, año de 1859, y las unidades militares vascas se han instalado en Cádiz para trasladarse a Tetuán.

Otra buena muestra de la influencia militar de la época la revelan sus frecuentes despachos con Capitanía General de Cádiz con motivo de representar en España a la poderosa familia de financieros ingleses, Zulueta y Cía de Londres, a cuya cabeza figurará Pedro José de Zulueta, II Conde de Torre Díaz, Senador Real, amigo y confidente del naviero vasco durante muchos años.

La conexión vasca de José Matía Calvo. Su pervivencia a través de los Baroja

Además de con la Diputación Vizcaína, Matía Calvo mantuvo estrecha relación con influyentes comerciantes vascos de la época. Sus amigos, Seraffín y Luis Abaitua, Nicolás Olaguibel y Tiburcio de Recacoechea de Bilbao, le introdujeron en uno de los ambiciosos proyectos de industrialización vasca: el ferrocarril Tudela-Bilbao. Matía Calvo se convirtió en accionista del mismo desde sus comienzos.

En San Sebastián mantuvo estrecha relación con la conocida familia de comerciantes Quelheile, con Aguirre Miramón, Ignacio Berriz, Ramona de Gaztelu. En Madrid los Azcárraga, Manuel y Petra. Los Arlegui de Madrid intercambian negocios y correspondencia con José Matía Calvo. En Sevilla fallece de fiebre y “perdida la cabeza” su amigo José Ramón Orbeta, noticia que traslada a los Quelheile de San Sebastián para conocimiento de sus socios en Pasajes de San Juan. Es esta localidad guipuzcoana mantuvo una estrecha amistad con los destacados comerciantes Urigoitia, Echanique, Aguirre y, sobre todo, con el piloto de buques y amigo suyo Ciriaco de Iñigo. La lista de amigos vascos con los que mantuvo correspondencia y negocios es ampliable a Navarra, Andalucía y Santander.

Algunos de los grandes eventos de la historia española han sido reflejados y divulgados gracias a figuras de la literatura española, Pérez Galdós y

Mesonero Romanos, entre otros. Gracias a sus narrativas la sociedad española ha podido guardar testimonio de algunos de los acontecimientos más importantes de la época. En nuestro caso, el novelista vasco Pío Baroja contribuyó a divulgar y dejar memoria de los avatares de los pilotos y comerciantes vascos en Ultramar. En sus novelas *La inquietudes de Shanti Andía*, *Pilotos de altura* y *la Estrella del Capitán Chimista*, los protagonistas son José Matía Calvo, Menchacatorre, Arlegi y Olaguibel, entre otros. Otro Baroja, recordado por todos, Julio Caro Baroja, nos recuerda en su obra *Los Baroja* la correspondencia y tratos comerciales entre Matía Calvo y Justo de Goñi en Cádiz, a través del mítico buque vasco *La Bella Vascongada*.

La vida en Cádiz de José Matía Calvo

José Matía Calvo conoció y sufrió de cerca la crisis de la ciudad de Cádiz. El esplendor del puerto gaditano era un recuerdo, un sueño. Su presencia en Cádiz y su actividad empresarial no dejan dudas sobre su figura. Convertido en uno de los primeros comerciantes de la plaza, Cónsul propietario del Tribunal de Comercio de Cádiz en 1856, su prior en 1866, socio fundador del Casino Gaditano. Director del magno negocio *Vapor del Trocadero* dedicado a la reparación de los buques que venían de ultramar, y accionista del Banco de Cádiz, iluminan toda un trayectoria de éxito personal y comercial. Por contra, no participó en política a diferencia de algunos conocidos suyos como Orbeta y De la Viesca, pero tampoco ocultó su simpatía por la candidatura católica de su amigo gaditano Antonio de Zulueta.

Vivió con inusitada inquietud la crisis de la plaza de Cádiz mirando impotente la crisis que sobre España y sus colonias se cierne. En 1858 la correspondencia del naviero resulta dramática:

...los precios bajos, el barco en el puerto, el azúcar en abundancia, las canelas lo mismo, parados los especuladores y sin esperanza de que esto tome otra vida...

Los diques portuarios no son utilizables por la agobiante presencia militar que todo lo invade, y añade:

...Me encuentro descorazonadísimo como jamás me han tenido los negocios. El malhadado dique está ocupado todavía por la corbeta *Colón* y aunque debe salir mañana no cuento con él, porque acaba de llegar una orden por telégrafo del gobernador par que inmediatamente se alisten las fragatas *Isabel* y *Ferrolana* para conducir tropas, unos dicen que contra el Riff y otros contra los mejicanos...

No había más solución para el comercio que pedir recomendación a Capitanía General, no encontraban otras.

Las acusaciones contra el poco empleo que tiene la marina nacional frente a la extranjera y la paralización completa del puerto gaditano se van haciendo insoportables. Los especuladores se resisten a bajar los precios, "...en un país donde la clase de hombres que dominan los productos de primera mano ofrecen mayor resistencia...". Receloso de los manejos que se realizan en Madrid, ciudad "...donde se amasan los grandes bolsones, mientras que en Cádiz solo se mata el piojito..." aseguraba el naviero. Reconoce al vasco Azcárraga las ventajas de vivir en Cádiz: "aquí lo pasamos mejor porque este temperamento es más dulce que el extremoso de Madrid, pero también es verdad que usted vive en la Corte y nosotros en provincia. Vaya lo uno por lo otro". Críticas que hay que enmarcarlas por las dificultades que encuentra para colocar sus productos en Madrid. Observa con estupor la buena marcha de algunas compañías extranjeras que consiguen imponer sus productos en el extranjero. La culpa la tienen los *rubios*, según él, en clara alusión a los extranjeros.

En 1859 se separó de la Compañía Marítima de Navegación por diferencias con sus antiguos socios. Sus socios le reclaman más capitales para los negocios de Manila y reconoce como error de la compañía:

...que nos hayamos equivocado al proyectar un establecimiento en tan grandes escalas...

Comienza, además, a desconfiar de sus antiguos socios por lo mal que guardan sus intereses. Preocupación que le llena de amargura a quien, como él, siempre confió en Fernando Aguirre, ejemplo de comerciante intrépido y leal amigo.

José Matía Calvo fue un hombre pudiente, un rico burgués perteneciente a la élite gaditana. Vivió en Plaza de Mina y poseía, además, la propiedad en Cádiz sobre otras viviendas en las calles Columela, Comedias, Isabel La Católica y Duque de Tetuán. En su vivienda de Mina destacan los muebles de caoba, los muebles chinos, el mármol, lienzos de China y marítimas de Pasajes de San Juan. La casa dispone de habitaciones amplias con corredores, escaleras interiores que las comunican y amplios ventanales. En Sevilla poseía una vivienda de 321 metros cuadrados, una finca en Logroño y un cortijo en Jerez de la Frontera. Disponía de un servicio de tres personas y capilla propia en su domicilio de Mina y carruaje tirado por caballos.

Soltero, enfermo de fiebres intermitentes, preparándose para la muerte en

diversas ocasiones, con la vista perdida que le impide revisar la prensa extranjera que le envían de China, y “atacado por los nervios que no le dejaban vivir”, según detallaba. Rechazó las invitaciones de sus amigos para veranear en el extranjero o en el País Vasco, costumbre que fue adquiriendo prestigio entre los pudientes de su época, y aficionado a los baños de mar. De costumbres rigurosas para con él y los demás, se vio obligado a proteger y ayudar a los hijos de amigos suyos y no fueran víctimas de la justicia; pero reprendiéndoles y amenazándoles después con el máximo rigor. Supo conservar una gran fortuna, a diferencia de sus conocidos Nicolás de Olaguibel e Ignacio Fernández Castro, que murieron arruinados y abandonados por sus antiguos amigos y aduladores.

Cuando redactó su testamento en 1870, entendió que tenía que hacer algo “... que fuera grato a Dios...”, y dispuso sus bienes para la creación de un asilo de ancianos en Cádiz y otro en San Sebastián. Destinó una pequeña cantidad de dinero para los pobres de la villa de Pasajes de San Juan, el Hospital San Juan de Dios de Manila, a los pobres vergonzantes de Cádiz y favoreció a numerosas iglesias de la capital gaditana.

Este modelo de testamento es semejante a los practicados por los ilustres acomodados de la época: Elvira Zulueta en Vitoria, Zabaleta y el Duque de Mandas en San Sebastián, son algunos ejemplos paradigmáticos en esta cuestión. En Cádiz, un contemporáneo suyo, el financiero José Moreno de Mora, construyó con sus recursos un magnífico Hospital para la ciudad y la provincia. En Madrid, un conocido burgués, Antonio de Murga y Michelena, destinó su herencia a las instituciones benéficas madrileñas. Otro financiero, el Marqués de Manzanedo, con amplio historial colonial, sufragó la creación de un hospital en Madrid. Más modestamente, en Pasajes de San Juan, Ciriaco de Iñigo se acuerda de sus semejantes más humildes en su testamento. Estos benéficos comportamientos son testimonio de la caridad de los poderosos hacia sus semejantes, práctica que aminora el aspecto egoísta que los hombres parecen cultivar dentro de sí durante una vida. Todavía no se concebía como práctica eficaz, la idea de una beneficencia pública, de calidad, y sostenida por el Estado.

...Una beneficencia, plagada de defectos, insuficiente, mezquina; una organización en que se reflejan todas las imperfecciones, unos establecimientos benéficos miserables, desorganizados, con pésima dirección, donde la asistencia es por la común deplorable...

Así describía a la beneficencia pública española el Dr. Méndez Alvaro en la revista *El Siglo Médico* del año 1856. Esta dramática situación, que supo-

nemos conocida por la élite de su tiempo, despertó el interés de los poderosos por ayudar a los menesterosos con sus recursos privados dando lugar a la creación de las instituciones benéficas privadas.

Además de estas razones, la escasa dotación de una estructura benéfico-sanitaria y la oportunidad de que dispone el poderoso en mostrar su lado compasivo, el burgués de la época disponía de una posibilidad única: Ser recordado por las sucesivas generaciones como un benefactor.

Una gravísima cuestión preocupaba a los poderosos de la época: el temor a que futuras iniciativas desamortizadoras de los gobiernos pudieran afectar a los establecimientos benéficos por ellos creados. Así se explican las cautelas que José Matía Calvo dispuso en su testamento para que ninguna ley arruinara su proyecto para con los asilos de Cádiz y San Sebastián. El tiempo transcurrido desde su muerte hasta la erección de los asilos, salpicado de querellas judiciales, le darían la razón. Conoció estas leyes y sus consecuencias en vida, no en vano obtuvo provecho de sus ventajas.

Los restos mortales de José Matía Calvo fueron trasladados desde Cádiz a Madrid acompañados por algunos sirvientes, recibiendo definitiva sepultura en el panteón familiar de Burgos. Desaparecido el asilo de Cádiz hace muchos años, pervive el de Donostia, transformado en la Fundación Geriátrica que todos conocemos, que ha ayudado a tantas personas y lo sigue haciendo hoy, transcurrido más de un siglo de historia donostiarra, gracias a la tenaz actuación de un notable grupo de donostiarras. El primero de ellos, el más significado y recordado por defender siempre los intereses de Donostia: el ilustre abogado y ejemplar donostiarra don Ricardo Berminghan y Goenaga.

Finalizo aquí mi intervención, muchas gracias por su amabilidad.