

# La casa Matía Menchacatorre y el Puente de Clavería: innovación en la infraestructura física y financiera en el siglo XIX

Ninel Valderrama Negrón

*Candidata a doctora por Duke University*

Correo electrónico: [ninel.valderrama@duke.edu](mailto:ninel.valderrama@duke.edu)

Código ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2671-7360>

Antonio Orozco Ramos

*Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey*

*Estudiante de Finanzas Corporativas en Duke University*

Correo electrónico: [antonio.orozco@duke.edu](mailto:antonio.orozco@duke.edu)

Código ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9035-0562>

**RESUMEN:** La casa comercial Matía Menchacatorre fue pionera en la forma de construir y promocionar la infraestructura física en Manila, así como en la innovación financiera relacionada con su desarrollo y protección, en el contexto de la Corona española en el siglo XIX. El emplazamiento que llevó a cabo del Puente de Clavería, el primer puente colgante de Asia, presentó diversos retos para el diseño de esquemas de financiamiento, aseguramiento y recuperación de la inversión bajo esquemas innovadores para la época. Actualmente podemos reconstruir la historia de esta naviera y el fascinante periodo empresarial en Manila gracias, principalmente, a los copiadores de cartas de José Matía que se encuentran en el Archivo de la Universidad de Cádiz.

**PALABRAS CLAVE:** Matía Menchacatorre, innovación financiera, puente colgante, infraestructura, Manila, Cádiz.

---

FECHA DE RECEPCIÓN: 7-10-2021 · FECHA DE ACEPTACIÓN: 17-12-2021

WEB REVISTA: <https://revistas.uca.es/index.php/cifa>

DOI ARTÍCULO: [http://doi.org/10.25267/Cuad\\_investig\\_fondos\\_arch\\_UCA.2022.i4.06](http://doi.org/10.25267/Cuad_investig_fondos_arch_UCA.2022.i4.06)

## **The Matía Menchacatorre house and the Clavería Bridge: innovation in the physical and financial infrastructure in the 19th century**

**ABSTRACT:** The Matía Menchacatorre commercial house was a forerunner in the creation and promotion of physical infrastructure in Manila, as well as financial innovation related to its development and protection in the 19th Spanish transpacific empire. The construction of the Clavería Bridge, Asia's first suspension bridge, presented new challenges for the design of financing, insurance, and investment recovery schemes. Thanks in great part to José Matía's letter copiers in the University of Cádiz Archive, this paper reconstructs the history of this shipping enterprise and the fascinating business panorama in Manila.

**KEYWORDS:** Matía Menchacatorre, Financial Innovation, Suspension Bridge, Infrastructure, Manila, Cádiz.

## I. INTRODUCCIÓN

La casa comercial Matía Menchacatorre fue pionera en la forma de construir y promocionar la infraestructura física en Manila, así como en la innovación financiera relacionada con su desarrollo y protección, en el contexto de la Corona española en el siglo XIX. El emplazamiento que llevó a cabo del Puente de Clavería, el primer puente colgante de Asia, presentó diversos retos para el diseño de esquemas de financiamiento, aseguramiento y recuperación de la inversión bajo esquemas innovadores para la época. Actualmente podemos reconstruir la historia de esta naviera y el fascinante periodo empresarial en Manila gracias, principalmente, a los copiadore de cartas de José Matía que se encuentran en el Archivo de la Universidad de Cádiz.

Para poder dimensionar el impacto que la casa Matía Menchacatorre y el puente tuvieron en la época, hemos dividido este artículo en varias partes: en primer lugar, expondremos la forma en que el puente fue representado en las obras de la época; en segundo lugar, describiremos el contexto que rodeaba a la casa Matía Menchacatorre; en tercer lugar, los antecedentes y el modelo de operación de la casa comercial Matía Menchacatorre y el papel que desempeñó en el desarrollo urbano y comercial de Manila; y, finalmente, la historia de la construcción del Puente de Clavería desde su diseño, la campaña de representación que se llevó a cabo para promocionarlo y el modelo de negocio que se utilizó para su operación.

## 2. LA PRESENCIA DEL PUENTE DE CLAVERÍA EN LAS OBRAS DE LA ÉPOCA Y SU IMPORTANCIA

En la acuarela denominada *Vista del Jardín Botánico y estatua de Ysabel II*, José Honorato Lozano, pintor filipino nacido en Manila, nos presenta la extensión del nuevo sitio de Arroceros a través de una vista panorámica de Manila pintada, probablemente, desde lo alto de la muralla que rodeaba Intramuros. La obra muestra el terreno de Arroceros, antes desnivelado y sujeto a inundaciones, como un lugar plano y diseñado para el Jardín Botánico. Llama la atención la decisión de Lozano de elegir el sitio de Arroce-

FIGURA 1. Acuarela de José Honorato Lozano



Fuente: *Islas Filipinas, 1663-1888: álbum* (Cariño y Pinto, 2004, pp. 202-203)

ros, en lugar de Intramuros, el enclave español rodeado por la muralla, como objeto de esta acuarela. ¿Por qué escoger esta imagen?

La presencia de ciertas infraestructuras en esta obra nos permite determinar que esta fue realizada entre 1862 y 1867. Su elección respondió, probablemente, a la necesidad o deseo del comitente de lucir los nuevos espacios e infraestructura de la ciudad, compuestos por un jardín botánico y un teatro europeo, así como la espectacular presencia de un puente colgante, único en su clase en Asia. En otras palabras, al deseo de mostrar Manila como una ciudad moderna y civilizada conforme a los estándares de la época.

La acuarela pertenece al *Álbum Gándara*, comisionado por el capitán general José de la Gándara y Navarro (1866-1869) en 1867.<sup>1</sup> Las obras que integran el álbum miden 36 cm de altura por 49 cm de ancho y sus temas advierten la conciencia de Lozano sobre su cliente; por ejemplo, la primera es el Palacio de Gobierno en Malacañang y la lámina

---

1. Como expone el biógrafo de Lozano, el *Álbum Gándara* es probablemente su mejor obra. Encargado casi veinte años después del de Gironella (1847) y los *Álbumes Fragmentados* (1848), su factura es muy superior a los de Ayala (1851), M. L. (1851), Justo Arenas, (1857), Karuth (1858) y Nyssens-Flebus (c. 1864) (Cariño y Ancheta, 2002, p. 184).

número 2 consiste en una cabeza de *barangay* cobrando las deudas de un tributante. En otras palabras, una muestra el sitio de gobierno y la otra a los colectores tributarios que componen los mecanismos para que la máquina estatal que crea la infraestructura física, como la que exponemos, funcione.<sup>2</sup>

La obra tiene un punto de referencia que parece conjugar varias convenciones cartográficas estudiadas por Richard Kagan: por un lado, es una vista pictórica con referencias cartográficas y, por otro, es una vista comunicétrica; es decir, es el resultado de conocerla y querer ofrecer una imagen simbólica, personal y única de ella (Kagan, 2000, pp. 13-15). R. H. Schein, quien ha estudiado el cambio de la perspectiva del paisaje pictórico a la visión a vuelo de pájaro del desarrollo urbano del norte global en el siglo XIX, propone que es la representación de un orden industrial-capitalista emergente, y una encarnación del individuo dentro de ese orden, y una expresión de una visión específica de progreso y cambio (Schein, 1997, p. 15).

Esta imagen responde, al igual que las imágenes elaboradas por los ingenieros militares, a las vistas corográficas que demuestran el resultado de ver una ciudad con la pretensión de ser precisas cartográficamente. Este gesto es claramente distinguible con la elección de poner letras como formas de identificación de ciertos hitos urbanos. Sin embargo, es importante señalar que la composición lleva el foco de atención a la efigie real de Isabel (1861), protegida por dos fortines que dan entrada a un paseo que lleva a la explanada del Teatro Príncipe Alfonso XII (1862). Consideramos que la elección de este centro no es gratuita, ya que, a través de ella, el acuarelista nos lleva a materializar y vincular la conducción hereditaria del poder real presente con el futuro heredero: el príncipe. Esto es reforzado con la presencia, casi imperceptible, de cuatro leones de Fu que comienzan y terminan la calzada. La aparición de estos elementos habla de un acoplamiento —casi a la *habsburga*— entre ambas culturas de los símbolos reales del poder para sostener el dominio global de la Corona española.

Esta acuarela es una poderosa herramienta de promoción, toda vez que no es una vista de pájaro, sino una vista panorámica que buscaba resaltar los nuevos lugares de ciudadanos de Manila, con espacios verdes y con la infraestructura necesaria para ser un enclave comercial en Asia. El espacio está libre de puestos de los vendedores, como la buyera,

---

2. El puesto conocido como cabeza de *baraguay*, o teniente de barrio, es un puesto oficial que es una herencia prehispánica de los jefes de cada comunidad conocidos como *datus*. Como muchas prácticas del imperio Habsburgo, se conservó a la nobleza nativa del país con sus honores y privilegios para facilitar la conversión y sometimiento a la Corona española.

la calandería indígena, el pancitero chino, y de los juegos de gallos que, naturalmente, aparecen en otras de sus láminas.<sup>3</sup> En esta solo vemos indígenas de paso, como es el caso del zacatero, un gallero con un gallo muerto y un aguador con una bebida típica, ocupaciones claramente realizadas por los indígenas filipinos y chinos. En otras palabras, Arroceros —antes, localización del Parian<sup>4</sup>— es ahora un espacio libre de esta venta, es un lugar de recreación e industria, como muestran el teatro y la extensión de los paseos del Jardín Botánico, así como la presencia del puente colgante, la fábrica de tabaco y los almacenes de ron Taduay.

El puente, a nivel representacional, fue un cambio en la imagen de Manila, que pasó de la imagen de un puerto cerrado y una ciudad amurallada a la de un puerto abierto, con infraestructura de última generación y la completa transformación de la orilla derecha del Pásig. La Aduana (1829-1830), el paseo dedicado a Magallanes (1847-1848) y el puente (1849-1852) representan ese cambio hacia una ciudad con espacios públicos y abiertos. El Puente de Clavería o puente colgante marcó el inicio de la modificación del espacio urbano en Manila.<sup>5</sup> La compenetración de los islotes que conformaban el terreno de Manila permitió la concepción de la urbe conocida hoy como Metro Manila, pues en realidad esta es una ciudad archipiélagica, a pesar de que cartográficamente Intramuros haya sido representada como una isla.<sup>6</sup>

La nueva conectividad entre los diferentes barrios, a través de los puentes, cambiaría la noción de Intramuros como un lugar aislado. La construcción del puente por la casa Matía Menchacatorre fue el punto de partida para la creación de nueva infraestructura que, a su vez, provocó la transformación de los terrenos adyacentes de Arroceros y Quiapo. Por estas razones proponemos que gran parte del cambio de nomenclatura y del en-

---

3. La buyera o jichera en Filipinas «es la mujer que vendía el masticatorio compuesto de betel, cal y nuez de areca. Sus enseres eran una mesa de cañas (lancape), un cuchillo romo (campit), un vaso o tinaja de bronce o cobre con un dedo de cardenillo y con el que se mezcla la cal (pangapolan) [...] Hasta allí se acercaban los consumidores que tomaban el buyo, y proseguían su camino. No solían usar carteles ni avisos para hacer publicidad de sus mercancías. La bondad de sus productos era la mejor recomendación». El *Diccionario* de Merriam-Webster todavía asigna esta palabra en inglés, conocida como buyo, a una particularidad filipina que se refiere a la mezcla mascable que consiste en hoja de betel, nuez de areca, lima y, a menudo, tabaco.

4. Este lugar fue el sitio ancestral del Parian, un gueto comercial para chinos bajo la urbanización hispana.

5. El Puente de Clavería, cuyo nombre proviene del capitán general de Filipinas Narciso Clavería y Zaldúa (1844-1849), el primero de su tipo en Asia, fue inaugurado el 4 de enero de 1852 por su sucesor, Antonio de Urbiztondo y Eguía. Fue conocido a lo largo de su historia como el puente colgante y destruido en 1939, ya en la época de protectorado americano.

6. El puente grande o de piedra (1671) era el único paso entre Intramuros Manila y sus arrabales hasta la construcción del colgante en 1849-1852.

tretejido urbano tuvo que ver con el cambio que brindó el puente colgante y la posibilidad de unión entre las dos orillas del Pásig.

El puente de Clavería fue promocionado a través de una litografía como una hazaña de ingeniería. La casa comercial, conociendo la capacidad promocional de la litografía, mandó sacar ocho vistas para favorecer sus otros negocios. Por lo anterior, consideramos que el Puente de Clavería pasó a formar parte del imaginario urbano de Manila desde el momento en que fue concebida su idea, ya que, como veremos, el puente fue dibujado por Lozano, en diversas ocasiones, previo a su inauguración en 1851 y, posteriormente, dicha estructura pasaría a ser un patrón recurrente en el género de Letras y Figuras.<sup>7</sup>

La concesión realizada por la Corona española para que una empresa privada construyera y operara, por 90 años,<sup>8</sup> un puente fue un hecho histórico en el archipiélago, ya que se desplazó, por primera vez, el papel de los ingenieros militares en la creación de infraestructura de ornato y utilidad pública en Manila y se abrió un nuevo capítulo en la privatización de las comunicaciones.<sup>9</sup> El sistema de asociación que proponía la casa Matía Menchacatorre fue innovador en el país, ya que crearon un modelo de negocios para recuperar su inversión fundamentado en el sistema de pontazgo; por ejemplo, la referida acuarela de Lozano muestra a varias personas, y un carruaje, haciendo uso de este puente. Sin embargo, como lo estableció el proyecto de la empresa, había un pago diferenciado según el cruce, lo que nos lleva a preguntarnos ¿qué grupo social podía pagar el pontazgo cada vez que utilizaba el puente y, por lo tanto, obtenía los mayores beneficios de dicho uso?, ¿qué tipo de cohesión social de la ciudad se estaba buscando?

La zona de Arroceros, actualmente tan codiciada por la ciudad, fue, en el periodo colonial español, descartada por ser un pantanal (Quirino *et al.*, 2016, p. 38). Ese lugar fue el sitio ancestral del Parian, un gueto comercial para chinos bajo la urbanización hispana que fue escenario de múltiples injusticias e incluso masacres durante sus años de existencia. La elección de construir un puente en esta zona, así como la completa transforma-

---

7. José Honorato Lozano fue el creador del género conocido como «Letras y Figuras». Las acuarelas de 50 x 70 cm presentan colores vivos y están hechas sobre papel pitch o médula, un tipo de papel arroz. A pesar de que cada imagen tuvo su especificidad, se podría generalizar que las láminas comparten el formato de tener varias viñetas en donde se destacan vistas urbanas alternadas, a veces más integradas y en otros casos menos, con los tipos populares convertidos en grafías que deletrean un nombre.

8. Archivo de la Universidad de Cádiz (en adelante, AUCA). Libro copiador de cartas [n.º 24] de José Matía, 1862-1864. L-II JM.

9. Pedro Luengo comenta que la Corona había dado concesiones a empresas privadas relacionadas con la construcción de edificios públicos, como fue el caso de la Alcaicería de San José. Sin embargo, la diferencia con este caso es que se trata de una vía de comunicación (Luengo Gutiérrez, 2013, p. 186).



ción de Arroceros en un jardín de recreo, no son urbanizaciones casuales, sino que corresponden a deseos concisos de representación de una ciudad.

### 3. EL ESCENARIO COMERCIAL DE MANILA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX

Como mostramos con la acuarela de Lozano, el puente colgante fue el resultado de un cambio urbano que tuvo como contexto económico el fin del *sitiado*, es decir, el flujo de plata proveniente de la Nueva España —necesario para sustentar a la colonia filipina—, lo que ocasionó un breve colapso del sistema mercantilista. Benito Legarda (2002, pp. 49-51) ha estudiado el impacto que tuvo el fin del Galeón de Manila para los circuitos implicados en el comercio transpacífico. Esa profunda transformación (o, deberíamos decir, sustitución) de las fuentes tradicionales de donde se obtenían los recursos, y de la composición social, produjo repercusiones visibles en el tejido urbano. Esas casas proveían servicios financieros, como seguros y créditos, a una sección de la población —los chinos mestizos— que se empezó a distinguir por ser parte de un nuevo panorama comercial (Hau, 2017, pp. 24-45).

Por lo anterior, destaca entre todas esas casas comerciales la llamada Matía Menchacorre, la cual se constituye en los años cuarenta con una clara agenda comercial relacionada con la construcción del puente colgante. Anteriormente, el único puente que conectaba Intramuros —la ciudad amurallada— con Binondo era el puente grande o de piedra, construido en el siglo XVI, y que, para esa fecha, había sufrido varias restauraciones. El desarrollo de un programa en planos de la época nos permite concluir que hubo una política urbana en la que la cohesión de la ciudad, a través de los puentes, era fundamental para el desarrollo del puerto.<sup>10</sup> Es importante destacar que, hasta esa época, los ingenieros militares poseían un férreo control en el campo de la construcción, lo que provocaba que la iniciativa privada tuviera muy pocos espacios para ejercer proyectos. Aunque existían edificaciones desarrolladas por capitalistas privados, había constantes fricciones entre el subdirector de ingenieros, encargado de la aprobación de las construcciones, y cualquier intento de índole privada.

---

10. Es importante mencionar que la infraestructura de puentes fue significativa en este periodo, comenzando con las varias restauraciones del puente de piedra del río Pásig y su alumbrado en 1814. Un mapa del puente fue hecho por el Depósito Topográfico e incluye una extensa nota en la que se detallan las acciones políticas de transformación del espacio urbano logradas por el Cuerpo de Ingenieros Militares.



El escenario de competencia comercial en el que estaba implicada la Manila de la mitad del siglo XIX llevó a remodelar el nuevo Arroceros y el muelle del lado de Quiapo. Esta creación de paisaje urbano resolvió varios problemas a la vez, ya que, en primer lugar, se cambió la imagen del antiguo Parian y desplazó a los antiguos pobladores de Arroceros. Un mapa de octubre de 1838 realizado por el ingeniero militar Luis Ángel García muestra el desalojo de la gente del pueblo del Parian, el cual ocupaba el espacio ubicado desde la puerta del mismo nombre hasta el fortín. En paralelo, para evitar que estos pobladores se volvieran a asentar en esa zona, se demolieron los edificios y se sembraron árboles. En segundo lugar, el sitio, ubicado en el pueblo de Quiapo, era propicio para volverse un enclave comercial, por lo que fue desarrollado por la casa comercial Matía Menchacatorre para atender sus intereses. Esta compañía edificaría otras infraestructuras en el mercado de la Quinta y los terrenos residenciales de la zona conocida como Arlegui. Todo esto en una muy probable contraposición a las casas comerciales anglosajonas ubicadas en Binondo, por la calle Escolta y San Gabriel, como fue el caso de Russell, Sturgis & Co., y Peele, Hubbell & Co. en la plaza Cervantes.

La casa comercial Matía Menchacatorre tuvo sus oficinas en el barrio colindante de Santa Cruz, en la plaza Goiti. La ubicación, tan cercana al puente, permitía la movilidad de sus intereses y servicios. Al observar este panorama urbano, la casa Matía Menchacatorre vio la oportunidad de reestructurar la zona colindante con infraestructura y posicionarla como un nuevo sitio de negocios. Es importante señalar que las casas comerciales prestaron servicios financieros antes del establecimiento de los bancos en el archipiélago, por lo que podría decirse que esta zona fue un precursor de los distritos financieros como los conocemos actualmente.

#### 4. EL MODELO DE OPERACIÓN DE LA CASA COMERCIAL MATÍA MENCHACATORRE

Para comprender a cabalidad la idea del puente colgante sobre el río Pásig, y su impacto, es necesario dedicarle unas líneas a la empresa encargada de su creación. El análisis hecho por María Carmen Cózar Navarro, quien descubrió un modelo de negocios en la naviera de Ignacio Fernández de Castro, y su desarrollo en Cádiz, ha sido sumamente valioso para desarrollar nuestro análisis (Cózar Navarro, 1998). Cózar elaboró el marco conceptual y familiar en el que la mayoría de estas casas comerciales operaron. Según esta autora, las casas gaditanas se organizaron en una forma de sociedad jurídica regular

para manejar las operaciones de la compra y venta de productos en un mercado y asumiendo los riesgos de esas operaciones. Durante esta etapa, la empresa Fernández de Castro fue propietaria de barcos que transportaron mercancías y pasajeros entre Cádiz y Filipinas. Manila se abastecía principalmente de vino y comida, y los productos chinos se importaban principalmente como frutas coloniales. Además de esto, la empresa también estuvo involucrada en el transporte de colonos chinos a Cuba. La casa Matía Menchacatorre fue una gemela de la de los Fernández de Castro; es decir, ambas estaban interesadas en los negocios con Filipinas, el transporte de colonos chinos a Cuba y la creación posterior de un banco.<sup>11</sup>

Después de la pérdida de las Américas, Cózar advierte que las políticas liberales de la regencia de María Cristina promovieron el auge y la expansión de la industria andaluza, desacreditando el prejuicio de que el sur, específicamente en Andalucía, no tuvo industria. Este crecimiento fue impulsado, principalmente, por la venta del vino de jerez (conocido como *sherry*, en inglés). Esta autora comenta que en Andalucía ocurrió la primera revolución industrial de España y que, posteriormente, fue exportada a la parte norte de la Península (Cózar Navarro, 1998, pp. 28-29).

Claramente, como arguye Cózar, esta bonanza económica atrajo a individuos que, como José Matía, originalmente del País Vasco, migraron a Cádiz.<sup>12</sup> En 1821 Matía emigra a Manila como parte de la Real Compañía de Filipinas y posteriormente, cuando esta se disuelve (1830), sigue haciendo contactos con comerciantes en el continente asiático. En 1841 se traslada a Cádiz, donde estableció su casa central bajo el nombre de José Matía, desde donde, con su flota de fragatas, operaba comercialmente con las Filipinas. Para Matía fue ideal dirigir sus operaciones desde Cádiz, que siempre fue un puerto colonial y tuvo salida tanto a Cuba como a Filipinas, pero que también contaba con una proyección europea.

El 1 de julio de 1846, Matía se asocia con otros comerciantes y fundan en Manila la sociedad mercantil Matía Menchacatorre y Compañía con el propósito de continuar con sus negocios con el archipiélago. Los otros directores de la firma naviera eran Claudio Menchacatorre y Agero y el capitán Fernando de Aguirre y Gaztelu. La estructura comercial de redes de negocios seguía el mismo patrón comercial de siglos pasados y muchas se basaban en corresponsales hechos por lazos de familia. Por ejemplo, el hermano

---

11. Comunicación personal con la autora (29 de junio de 2021).

12. Uno de los socios principales de la casa Matía Menchacatorre fue José Matía y Calvo, quien nació en 1806 en Llodio, País Vasco.

de Claudio, Tiburcio Menchacatorre, se había ido a La Habana en 1828 y allí fundó otra casa comercial que era el nexo entre la casa asiática y la americana. Los otros hermanos Menchacatorre, José y Elías, también estaban en Manila. José fue socio del puente y Elías fundó una destiladora de ron llamada Tanduay (1854) con Valentín Teus, otro socio de la casa comercial Matía Menchacatorre. Como mencionamos en la introducción, actualmente podemos reconstruir la historia de esta naviera y el fascinante periodo empresarial en Manila gracias, principalmente, a los copiadores de cartas de José Matía que se encuentran en el Archivo de la Universidad de Cádiz.

El principal negocio de la casa comercial fue el transporte de mercancías, por ejemplo, la exportación de seda, pero también otras actividades de cariz más dudoso, como la participación de los vascos durante la trata asiática y el comercio de opio durante el siglo XIX, permitieron a personajes como José Matía amasar increíbles fortunas gracias a las cuales en la etapa final de su vida pudieron hacer proyectos asistenciales (Permanyer Ugartemendia, 2014, p. 413). Su flota incluía fragatas llamadas Colón, Mariveles, Bella Vascongada, la Reina de los Tugueles, Teide y Cervantes. Para su mejor funcionamiento, Matía Menchacatorre contó en todo momento con agentes en China, como fue la firma Tait & Co., y en Europa con corredores, como la firma Zulueta (Londres), los Lestaspis (Burdeos) y Nyssens (Amberes), además de varias firmas asentadas en otros puntos importantes de Ultramar, como La Habana.<sup>13</sup>

Después de un periodo con muchos conflictos de capital, el socio Aguirre tomó control de la casa Matía Menchacatorre en 1859 y la reformó con el nombre de Aguirre y Cía., pero siguió con las mismas prácticas y con los mismos correspondales.<sup>14</sup> Fernando

---

13. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-1 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 14] de José Matía, 1852-1853. L-2 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 16] de José Matía, 1854-1856. L-3 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 17] de José Matía, 1856. L-4 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 18] de José Matía, 1857-1858. L-5 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 19] de José Matía, 1858. L-6 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 20] de José Matía, 1858. L-7 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 21] de José Matía, 1859-1860. L-8 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 22] de José Matía, 1860-1861. L-9 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 23] de José Matía, 1861-1862. L-10 JM.

AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 24] de José Matía, 1862-1864. L-11 JM.

14. Su trayectoria había sido la de muchos miembros de su familia que habían dejado el País Vasco para integrarse en el comercio transpacífico. Su solicitud de licencia de embarque pedía permiso para pasar a la casa y compañía de José Félix de Gaztelu en 1831. José Félix Gaztelu, que fue alcalde mayor de Camarines Sur en abril de 1830, había inmigrado para trabajar con su tío. Ambos trabajaron para la Real Compañía de Filipinas. (AGI Filipinas 134)

Aguirre conoció a Matía como piloto de navío, cubriendo la ruta Filipinas, China y Cuba. El negocio que le traería mejores rendimientos fue el de transportar a colonos chinos para las plantaciones azucareras cubanas. Posteriormente prolongaban su viaje a Europa con azúcar cubano, al que empezaron a unirse otros géneros filipinos, como azúcar y sobre todo tabaco, además de objetos asiáticos. Aguirre participó en una fábrica en Malabón para refinar el azúcar y en una destilería Tanduay, empresas ambas administradas por aquella firma. Durante los años 60, Aguirre fijó su residencia en París y desde allí siguió en estrecha relación con la casa matriz filipina (Gárate Ojanguren, s. f.).<sup>15</sup>

Al analizar a los protagonistas de estas empresas podemos identificar su modelo de negocio. Ander Pernmayer ha estudiado cómo la mayoría de los empleados de la Real Compañía se dedicaron a impulsar los negocios privados en el ocaso de esta compañía. Tanto Matía como Aguirre poseían el esquema de negocio, los contactos adecuados, las rutas y el acceso al capital crediticio adquirido en sus años en la Real Compañía de Filipinas para hacer funcionar un nuevo negocio de naviera. A diferencia de las casas extranjeras, esta empresa podía hacer uso de su capital político para presionar al Gobierno a crear las vías necesarias para su beneficio.

Como es conocido, el sistema de los coolies asiático sustituyó la demanda de mano de obra de las plantaciones en Cuba cuando el tráfico de esclavos fue abolido. El negocio de los «colonos», como se menciona en las cartas de Matía, sería un tema en sí mismo para tratar en una investigación individual, pero es posible inferir que su primer intento de colonización con el transporte de chinos en 1847 no fue tan rentable, por lo que tuvo que hacer varios ajustes para regresar al negocio en 1852. El sistema de los *coolies* o *coolie* (su nombre en inglés), inaugurado por la empresa Matía Menchacatorre, logró obtener altas ganancias a través de sus bases entre la costa de China (Amoy), Manila y la isla de Cuba, la cual era el destino final de esta fuerza de trabajo. Como explica Montserrat Gárate, las operaciones tenían varias etapas y puntos de desembarco: primero se empezaba en Cuba preguntándole a un hacendado cuántos trabajadores necesitaba; después se contactaba con el escocés James Tait, su corresponsal en el puerto abierto de Amoy, que se encargaba de encontrar la mano de obra (1549). Posteriormente, en Manila se cargaban productos filipinos y después se dirigían a Cuba, en donde, a cambio de mano de obra, se cargaba el azúcar, a grandes cantidades, que se dirigía a Londres, probablemente para entablar contacto con sus socios Zulueta. En conclusión, la acción de esta casa comercial

---

15. Una biografía parcial de Fernando Aguirre puede ser consultada en la página de la Real Academia de la Historia. <https://dbe.rah.es/biografias/31270/fernando-de-aguirre-gaztelu>

se puede sintetizar como la de una empresa que suplió los circuitos transpacíficos y transatlánticos de mano de obra y producto en la reconstitución del orden después de la suspensión de la trata africana.

En *Specters of the Atlantic*, Ian Baucom estudia la interrelación que tuvo la trata de esclavos y la consolidación de los instrumentos financieros. Baucom (2007, pp. 60-72) propone que la novela fue el mecanismo de su naturalización. El comercio de esclavos requería un sistema basado en el crédito, un proceso que combinaba cálculos y especulaciones imaginativas. A través de un minucioso análisis del incidente del Zong de 1781 —en el que 133 esclavos fueron arrojados por la borda para cobrar un seguro—, este autor demuestra cómo los esclavos, en los que se pensaba como mercancías físicas en ese momento, se convirtieron en el equivalente de lo que puede significar el capital financiero (Baucom, 2007, p. 20)

El argumento de Baucom está enfocado al comercio transatlántico, pero ubica esta transformación no solo en este estrato social, sino con respecto a un giro epistemológico en la idea del potencial abstracto y el valor de intercambio (Baucom, 2007, p. 16). En el caso transpacífico, el circuito se cerraba a través del crédito solicitado a las casas comerciales de Londres. Esto es, los Zulueta tenían negocios con México, en donde todavía contaban con plata. Como pago de estas partidas, los Zulueta de Londres contaron con plata procedente de México, ya que, en su viaje de regreso a Manila, los barcos contenían mercancías tales como manufacturados británicos, piezas de hierro e incluso partidas de carbón inglés (Gárate Ojanguren, 2006, p. 1550). Al completar estas vueltas, esta compañía movía mercancías y mano de obra en la misma carga, duplicando sus ingresos y reduciendo los costos. Garate advierte que la sinergia que movió este circuito fue el precio del azúcar cubano, lo que resume de la siguiente manera:

El análisis de cuantos factores que se vieron implicados en el negocio azucareño sobrepasa la finalidad de este trabajo, pero, cuando menos, queremos llamar la atención sobre lo que significó la incorporación de mano de obra y al mismo tiempo la comercialización del azúcar cubano, lo que en cierto modo constituyeron las dos caras de una misma moneda. La incorporación de mano de obra fue necesaria para aumentar la producción y los ingresos por la venta del azúcar sirvieron para incrementar el factor trabajo, dentro de una dinámica que parecía imparable en pleno siglo XIX. (Gárate Ojanguren, 2006, p. 1547)

Como comentamos anteriormente, la casa Matía Menchacatorre es pionera en estas incursiones de chinos en Cuba en 1847; sin embargo, en sus cartas de 1852 se aprecia que con el primer viaje no se obtuvieron los rendimientos esperados.<sup>16</sup> Por ello, es muy posible que este reajuste necesario para volver a ingresar en el tráfico transpacífico haya sido ensayado con la admisión de colonos chinos para la isla de Batacanes y Babuyanans en Filipinas, conocidas por ser parte del cultivo de tabaco con su socio Juan Bautista Marcaida (también partícipe del puente) en 1850. La propuesta hecha desde 1849 reunía mucho de los requisitos ya hechos para los colonos de Cuba, pero reajustaba las posibilidades de las ganancias con el trabajo manual de quince años en las islas (por parte de los colonos privados y sus descendientes) para la compañía, el pago de tributos de los descendientes de los chinos colonos a perpetuidad y el libre comercio de sus buques entre China y estas islas.<sup>17</sup>

En el proyecto se plantea como un modelo que «tal vez para muchas que se podrían formar en diferentes puntos desiertos de este Archipiélago». Al Gobierno le interesó, por un lado, regular el libre comercio de manufacturas y el incremento de dinero en manos de los chinos sin que se dedicaran a la agricultura: «Esto no quiere decir que los empresarios hubiesen promovido con esa idea, mas es preciso evitarlo, porque las manos subalternas podían aprovecharse de la ocasión». Y, por otro lado, que los descendientes de los colonos chinos no pudieran seguir con las costumbres y religión de sus padres, «porque no cobrarían afecciones al suelo que les vio nacer y, en lugar de servidores leales, tendríamos enemigos domésticos».<sup>18</sup> Sin embargo, el sentimiento de necesidad de los colonos chinos no había variado a través de los años: para los españoles eran un mal necesario, ya que sus empresas necesitaban mano de obra.

Entre los otros negocios de la casa Matía Menchacatorre estaba el establecimiento de unas fábricas en Mindanao, zona en disputa con la porción islámica del archipiélago. El periódico *La España* comenta, en su editorial del 25 de noviembre de 1850, que «los moros» atacaron las fábricas de los señores Matía Menchacatorre y se desató una batalla con ellos y que, con ayuda del Gobierno español, pudieron vencerlos. Con la creación de fábricas a lo largo del archipiélago, vemos que esta casa mercantil buscaba tener presencia en todo el territorio y que fue beneficiada por la Corona.

Otro ejemplo fue el intento de crear una ruta postal en el istmo de Suez para llevar correspondencia en el periodo de 1846-1851; otra ruta postal entre Hong Kong y Manila;

---

16. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-IJM.

17. Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN). Ultramar 5162, exp. 48.

18. Ídem.

y una asociación entre la «Casa Jenny y Compañía» de Ignacio Fernández de Castro, la Compañía Peninsular y Oriental de navegación por vapor y Matía Menchacatorre entre 1849-1853. Este mercado de transporte de los correos estaba saturado de propuestas, pues en el archivo también se encuentra el nombre del antiguo socio Juan Bautista Marcaida en relación con otra probable ruta postal.<sup>19</sup> Todos estos negocios se estaban desarrollando de manera paralela a la construcción del puente. En este recuento del historial de la empresa, llama la atención el intento de compra por parte del Ayuntamiento de los terrenos en donde estuvo la casa sucesora de los Matía Menchacatorre, conocida como la Casa Aguirre.

El último elemento en el que es necesario hacer hincapié es la fundación de bancos como resultado de estas operaciones financieras y comerciales. Como había mencionado, las casas comerciales angloamericanas proporcionaban los servicios financieros necesarios para la temprana acción de sus operaciones en Manila. Por esta razón, se vio la necesidad de crear un banco español que no dependiera de estas empresas extranjeras, lo que impulsó el involucramiento de Fernando Aguirre, socio de la casa comercial, como director del Banco Filipino de Isabel II en 1852.

## 5. EL PUENTE DE CLAVERÍA

La historia de nuestro puente se inicia con la crónica de 1839, capturada en los archivos militares, relativa a que el puente de piedra, principal vía de comunicación de Manila, se encontraba dañado desde el temblor de 1824.<sup>20</sup> La situación de ese puente continuó sin cambio por muchos años, por lo que en 1849 la Corona española otorgó a un grupo de inversionistas, integrado por los españoles José Matía, Claudio Menchacatorre, José Menchacatorre, Carlos Jiménez, Joaquín Arlegui, Juan Bautista Marcaida, entre otros, la concesión para construir un puente colgante que uniría los islotes de Arroceros y Quiapo. Como veremos al final de esta sección, la concesión se otorgó a través de la casa Matía Menchacatorre, de la cual estos inversionistas españoles también eran socios.

La importancia histórica de esta concesión radica en que, además de ser una de las primeras veces en la historia que la Corona permitió a una empresa privada participar en la construcción de infraestructura de ornato y utilidad pública en Manila, esta se apoyó

---

19. AHN Ultramar 5160, exp. 8.

20. Archivo General de Indias (en adelante, AGM). Caja 5580.



FIGURA 2. *Vista del Puente colgante, tomada desde la Escolta.*  
Dibujo de C. W. Andrews; litografía de Ramírez y Giraudier



Fuente: litografía de Ramírez y Giraudier en *Ilustración Filipina*, año 1, núm. 5, Manila, 1-5-1857, p. 44

en dos vértices que modificarían el desarrollo y la operación de la infraestructura en Filipinas: el primero, en su carácter privado, y el segundo, en el diseño arquitectónico global, los cuales describiremos, primero, de manera general y, después, de manera específica en la cronología de la vida del puente.

Respecto al carácter innovador de la concesión, la Corona ejecutaba tres acciones radicales para la época: a) impulsaba la construcción de infraestructura pública sin la intervención del Cuerpo de Ingenieros Militares; b) atendía un ornato y utilidad públicos al permitir mayor fluidez al tráfico de personas, mercancías y tropas en el archipiélago sin tener que desembolsar recursos económicos, escasos en esa época; y c) permitía el cobro de pontazgo por parte de particulares por el uso de la infraestructura.

Los inversionistas, a su vez, ejecutaban acciones innovadoras también para la época, ya que crearían una campaña de publicidad; es decir, diseñarían una estrategia promocional a través de la elaboración de litografías del puente para promocionar la obra y ganar el favor de la Corona. También cambiarían el curso de la concepción de las infraes-

estructuras a largo plazo, porque tratarían de desarrollar, aunque de manera fallida, un seguro contra temporales para asegurar el puente y ejecutarían, sin saberlo, el rudimentario semiequivalente de una estrategia de inversión y desinversión del puente para adelantar sus beneficios a los inversionistas a través de la casa comercial Matía Menchacatorre.

### *a) Un puente para todos lados: el proyecto del puente colgante*

Hasta la presente investigación, el ingeniero francés Francois Gabaud era el único autor del puente colgante, pero ahora, gracias a las cartas privadas de José Matía, podemos saber más acerca de las negociaciones del puente. Estas revelan el nombre de Ferdinand o Fernando Bernardet y la relación con la empresa Matía Menchacatorre en un litigio sobre el pago de un diseño del puente.<sup>21</sup> Los archivos oficiales referían que Gabaud construyó el puente en un tiempo récord de dos años.<sup>22</sup> Los pocos datos encontrados acerca de él confieren que era un joven ingeniero de Burdeos y que también fue el responsable de la construcción del puente suspendido de Grolejac en 1845 (*Journal des débats politiques et littéraires*, 13-6-1845, p. 2).

A través de los archivos militares y oficiales, sabemos que la empresa presionó al Gobierno sobre la urgencia de obtener una respuesta rápida a su solicitud para construir el puente colgante, pues las fechas coincidían con la estancia de un ingeniero hábil en las islas.<sup>23</sup> Al respecto, nos quedan muchas dudas acerca de la probabilidad de que un ingeniero especializado en puentes colgantes estuviera casualmente en Manila, por lo que consideramos que esta solicitud, y la presencia del ingeniero, estaban totalmente concertadas.

A diferencia de Gabaud, el nombre de Bernardet es más conocido en el ámbito de la construcción de puentes. Por ejemplo, estuvo involucrado en el diseño del famoso puente de Triana —antes conocido como de Isabel II— en Sevilla. Bernardet y otro compatriota suyo llamado Gustavo Steinacher crearon una sociedad civil con el apoyo financiero de Mr. Francisco Javier Albert para llevar a cabo esta y otras obras que emprendieron

---

21. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-I JM.

No obstante, los años de la década de los cuarenta en los que sucedieron las actuales negociaciones están perdidos. El Archivo de la UCA solo contiene el copiador de cartas a partir del año 1852, y que Matía numera como el número 13. Así es que los primeros doce números de su copiador están perdidos; sin embargo, en sus escritos es posible inferir parte de la información analizada a continuación.

22. AHN Ultramar 43, exp. 22.

23. AGM. Caja 5580.

ANH Ultramar 43, exp. 22.

en suelo andaluz. Entre las obras destacan la del puente de Sevilla, la conducción de aguas a Jerez de la Frontera y el nuevo teatro de Sevilla (Ibáñez, 2011). La compañía presentó tres propuestas de puentes: a) de piedra, b) colgado de alambres y c) de hierro colado con dos pilastras centrales. La subasta pública fue anunciada en el *Boletín de la Provincia* de 14 de diciembre de 1844, y la propuesta ganadora fue la del puente con arcos de hierro y dos pilares en el río, la cual seguía el modelo del puente del Carrousel en París. Finalmente, el proyecto fue inaugurado el 23 de febrero de 1852, aunque sin la presencia de Bernardet, quien abandonó a los pocos años el proyecto (Ibáñez, 2011).

Pilar Ibáñez, quien ha estudiado con detenimiento la obra de Bernardet en el puente colgante de San Pedro en Andalucía, apunta que la construcción de puentes colgantes fue una tendencia a partir de la iniciativa de un ingeniero francés llamado Julio Seguin. En 1836, Seguin hizo una propuesta al Gobierno español para la construcción de diez puentes colgantes según el modelo del negocio de pontazgo; es decir, percibir por un número determinado de años, o bien los arbitrios citados, o bien una cantidad fija abonada por la Administración, hasta reintegrar el total de lo invertido (Ibáñez, 2011). La empresa constituida en 1842 por Seguin se llamó «La Sociedad de los puentes Colgantes» y tuvo varios constructores, como Luis Lamartine, quien hizo los puentes de Fuentidueña (1842), Carandía (1843), Arganda (1843) y del Gallego (1844). También, la iniciativa motivó a otras empresas de capital español, como la de Juan Bautista Clavé, que construyó el Cinca en Fraga (1847) y en Monzón (1849). Una parte de estas propuestas de puentes consistía en la sustitución del puente de barcas de San Pedro en Cádiz, rematado en 1844 por la compañía compuesta de Bernardet y Steinacher (Ibáñez, 2011).

Es muy probable que en esos años Bernardet conociera a José Matía por los trabajos que realizaba en El Puerto de Santa María, en Cádiz. Dada la similitud del modelo de negocios, y del propio puente, se podría sugerir que la negociación de la creación del puente colgante de Manila empezó en aquellos años. También es posible que Bernardet hubiera ido a Manila para proponer el puente colgante. Este dato podría explicar por qué un ingeniero especializado en puentes estuviera en el archipiélago en el momento en que fue mandada la iniciativa. Con el paso de los años, la relación entre Matía y Bernardet se deterioró bastante, pues, en palabras del propio empresario, «es tal el hastío que me causa hasta el nombre de este sujeto que con repugnancia les hablo a uds. de él [...] lo mismo que dije desde un principio está sucediendo».<sup>24</sup> Es muy posible que Gabaud estuviera trabajando con Bernardet y que, después de la desavenencia entre Matía y Bernardet,

---

24. AUCA. Libro copiadador de cartas [n.º 16] de José Matía, 1854-1856. L-3JM.

se quedase a cargo de la obra, como pasó con el puente de Triana, cuya construcción también quedó a manos de un tercero.

De hecho, como nos recuerda Ibáñez, el único puente que realmente construyó Bernadet fue el de San Pedro, que registró un mal estado a los pocos años de haberse inaugurado. El proyecto firmado por Bernadet y Steinacher en 1844 proponía:

... la construcción de un puente suspendido de un solo tramo y cuyo alcance entre las dos pilas actuales, las más avanzadas en el río, será de 80 m poco más o menos. La altura del tablero en marea plana ordinaria será de 14 pies poco más o menos (4 m), el pliego de condiciones no exige más que doce. El ancho del puente entre los dos pasamanos será de 23 pies 6 m 40 cm, de los que 5 pies serán repartidos entre los andenes. Los cables formarán una curva cuya flecha será de un décimo de la abertura del puente. Las dos cabezas del puente se unirán con el camino por medio de una pendiente que no tendrá más de 38 milímetros por metro. (Ibáñez, 2011)

Joaquín Cárcamo Martínez ha estudiado que el modelo sobre el puente colgante se repetía varias veces en diferentes lugares, teniendo en consideración el modelo inicial creado por Marc Seguin en 1825 en Francia. La patente de Seguin era un tablero en el que se...

... disponen 10 cables, 5 de cada lado, de los cuales cuelgan 126 péndolas que soportan las vigas del tablero. La cuatro torres principales sobre las que se apoyan los cables están formadas por pedestales de piedra [...], sobre los cuales descansan cojinetes de fundación nervada [...] y rematados por un elemento cilíndrico acanalado [...] que recoge los cables permitiendo el ensanchamiento de los mismos para equilibrar en lo posible la tensión de los alambres. (Cárcamo Martínez, 2015, p. 348)

Una litografía sobre el puente de Grolejac, creado por Gabaud, permite cotejar que el modelo del puente francés fue muy similar al empleado en Manila. La diferencia radica en los pilares, pues estos tenían una arcada. En Manila la estructura de hierro importada de Inglaterra era:

... un tramo de 114 varas de cuerda con una elevación de las varas sobre la altura de las varas en la mayor avenida, cuatro pilares de granito de diez varas de altura y tres por dos varas de ancho en la basa, y sobre ellos, seis cables de hierro y

de los cables descendían numerosos péndulos, formados por haces de alambres de sesenta hilos.<sup>25</sup>

El puente de Manila retoma los principales conceptos de los puentes de Seguin; es decir, los puentes colgantes fueron una infraestructura mundial. En otras palabras, fenómenos que ahora nos parecen más familiares, por ejemplo, las estructuras de autoría como las de Santiago Calatrava en Sevilla, Buenos Aires, Valencia, Milwaukee o Nueva York, fueron ensayados en aquellos años con la exportación de diseños de puentes colgantes por primera vez en Asia. Esto representó una globalización de los diseños de las comunicaciones de autoría que fueron financiados por empresas mercantiles. Finalmente, el ingeniero fue promovido y recomendado por la compañía Matía Menchacatorre ante la metrópoli para que fuera gratificado por los servicios realizados en relación con el puente. No obstante, la Administración fue muy parca al contestar que la empresa debería haber pagado convenientemente los servicios del ingeniero y se desestimaba cualquier otra gratificación.<sup>26</sup>

### *b) Un puente para todos lados: la campaña representacional del puente colgante*

Como mencionamos anteriormente, la primera promoción del puente se registra en las acuarelas de José Honorato Lozano en 1851. En agosto de 1852, José Matía escribe al ingeniero Gabaud respecto a las litografías con las que harían la promoción del Puente de Clavería tanto en Manila como en España. Esta campaña serviría de apoyo a la iniciada por Lozano en 1851 a través de sus acuarelas. El 21 de febrero de 1851, *El Heraldo* comenta que la construcción del puente se encuentra parada en espera de la estructura de hierro que tenía que llegar de Inglaterra.

Adicionalmente, Matía, en una carta a Gabaud, comenta que seguirá promoviendo su trabajo en la Península con el fin de que tenga más comisiones y, para ello, el empresario sugiere la promoción del puente por medio de ocho vistas litográficas, como establecen sus propias palabras:

... muy oportunos estuvieron los Sres. de Manila al encargar a usted mandase tirar algunos ejemplares litografiados de la vista del Puente para lo cual fue sacado

---

25. ANH Ultramar 43, exp. 22.

26. ANH, Ultramar 488, exp. 17.

el modelo en daguerrotipo y bosquejadas por usted sus perspectivas y las de sus cercanías, destinando una parte de dichos ejemplares a Manila y otra a mí para que se conozca en España aquella obra digna como usted dice con razón de que se aprecie especialmente por nuestro gobierno.<sup>27</sup>

### *c) Un puente para todos lados: el modelo de negocio*

Después de varios meses de negociación y aprobaciones de las diferentes instancias, como el alcalde mayor de Tondo, el Ayuntamiento de Manila y el subdirector de Ingenieros, la empresa vio un contrato favorable para la creación del puente colgante. La estructura y las calzadas serían construidas de doce a quince meses desde la fecha del contrato (22 de diciembre de 1849). La casa Matía Menchacatorre tendría la concesión del puente por un término de noventa años, en los cuales se le autorizaba a cobrar pontazgo por su uso. Después de este plazo, el puente pasaría a ser parte del Ayuntamiento, se entregaría en buen estado y sin ninguna retribución. En caso de fuerza mayor, como podría ser una guerra, podría destruirse o enajenarse de sus dueños. Estos dos últimos puntos fueron los más difíciles de acordar entre las diferentes partes y ocasionaron que se retrasara la construcción del puente<sup>28</sup> (AGM, caja 5580; ANH Ultramar 43, exp. 22).

La Corona le otorgó a Matía Menchacatorre la concesión ante la necesidad de contar con otras vías de comunicación en virtud de la situación del puente de piedra. Como desarrollaremos más adelante, si bien los contratos para su elaboración se formalizaron entre la Corona y dicha casa comercial, tenemos la hipótesis que esta actuaba solamente como representante de los inversionistas españoles, toda vez que, como se describe en las cartas de Matía, fue hasta 1854 que los inversionistas acuerdan su incorporación a la contabilidad de la casa comercial, traspasando su costo y valor comercial, en lo que pudo ser una operación de compraventa, la misma que en 1863 sería cuestionada por un nuevo accionista que aparece en la fecha en la que se liquida la casa.<sup>29</sup>

Como se describe en las cartas de José Matía, fue hasta 1852 que se realizaron las pruebas de funcionamiento del puente y en marzo de ese año se inició un periodo de paso gratuito, como parte de las pruebas requeridas por la Corona. Este periodo proporcionó

---

27. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-IJM.

28. AGM. Caja 5580.

ANH Ultramar 43, exp. 22.

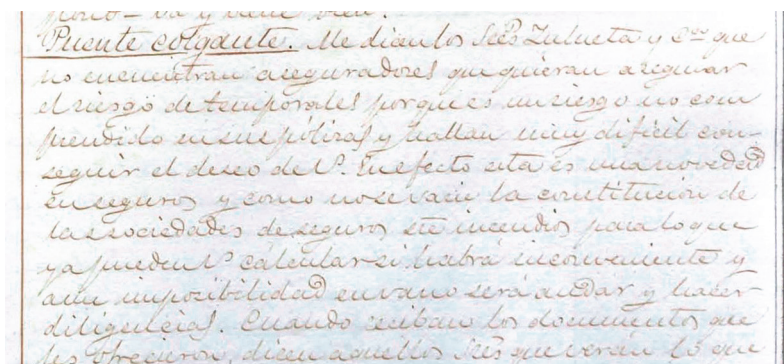
29. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 24] de José Matía, 1862-1864. L-IIJM.



una idea del potencial tráfico que podía experimentar la obra: del 5 al 12 de marzo de dicho año, cruzaron 11,674 personas.<sup>30</sup> A pesar de los buenos resultados, en junio de ese mismo año continuaba el paso gratuito, lo que empezaba a desesperar a los inversionistas porque no podían empezar a generar ingresos para recuperar su inversión. En virtud de los altos capitales que representaron la construcción por parte de la casa comercial —no contamos con los costos de construcción, pero los archivos de la naviera en 1863 registran una propuesta de venta en \$ 170,000<sup>31</sup>—, los inversionistas solicitaron a la casa corredora Zulueta y Cía. asegurar el puente contra temporales, lo cual reconocen como una innovación financiera para la época, como quedó registrado con sus propias palabras en una carta de agosto de 1852:

Me dicen los Sres. Zulueta y Cía. que no encuentran aseguradores que quieran asegurar el riesgo de temporales porque es un riesgo no comprendido en sus pólizas y hallan muy difícil conseguir el deseo de ustedes. En efecto esta es una novedad en seguros sobre incendios para lo que ya pueden ustedes calcular si habrá inconveniente y aún imposibilidad en vano será andar y hacer diligencias.<sup>32</sup>

FIGURA 3. Carta 524 del copiador de cartas<sup>33</sup>



Fuente: AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 11-1-1852 / 11-10-1852, L-I JM, p. X

30. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-I JM.

31. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 24] de José Matía, 1862-1864. L-II JM.

32. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-I JM.

33. AUCA. Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-I JM.



La última prueba del puente se realizó en septiembre de 1852, con lo cual el Gobierno ya podía liberar la autorización del cobro de pontazgo, para alivio de los inversionistas.<sup>34</sup> El negocio del puente no tuvo los rendimientos que se esperaban a corto plazo, pero a partir de 1861 el incremento en sus operaciones, derivadas de las averías y los daños, así como los cierres temporales del puente de piedra, impulsaron sus ingresos.<sup>35</sup>

Consideramos que, en un inicio, el negocio del puente no resultó como lo esperaban los inversionistas debido a constantes lamentaciones registradas en el cruce de su correspondencia. Planteamos como hipótesis que esta situación llevó a los inversionistas a vender/traspasar el puente a la casa Matía Menchacatorre, en virtud de que, en sus propias palabras...

... la carta que Don Claudio Menchacatorre y yo dirigimos a usted desde San Sebastián el 22 de septiembre último explicamos a usted detenidamente las razones que mediaron para que se reformaran las cuentas de 1853 respecto de la aplicación del Puente a los capitales por su costo. Ahora añadiré que quien principalmente se consideró perjudicado, por no ser socio industrial y sí capitalista, fue el finado amigo Menchacatorre. Él y yo reclamamos manifestando nuestro derecho para que el Puente formara parte de los negocios de la 3.<sup>a</sup> época, y además el finado Menchacatorre escribió a su hermano D. Claudio para que hiciera en su nombre la reclamación. De estos hechos podrá informar a usted y presentar cartas de D. José Menchacatorre su hermano D. Claudio. Con presencia de estas reclamaciones quedó el Puente indiviso como cualquier otro negocio, llevando a ganancias y pérdidas las diferencias entre su costo y valor estimado, lo que tuvo lugar en 1854 terminada la 3.<sup>a</sup> época y también la vida de Matía Menchacatorre y Cía. se pusieron en liquidación todas las dependencias de aquella razón social, y los Sres. Aguirre y Cía. a quienes como liquidadores de aquellas épocas no correspondía más que seguir en su liquidación la marcha que estaba establecida en la contabilidad de Matía Menchacatorre y Cía., hicieron diviso el Puente en 1860 porque en buenos principios de contabilidad y consecuente con lo anteriormente actuado en vista de la reclamación de 1854 no era posible hacer otra cosa en 1860 que dividir el puente entre los capitales, no existiendo la industria desde 1853 y esto no es alterar las cuentas como usted dice, sino repartir en 1860 la finca estimada en 1854.<sup>36</sup>

---

34. Ídem.

35. AUCA. Libro copiadador de cartas [n.º 24] de José Matía, 1862-1864. L-II JM.

36. Ídem.

Derivado de lo anterior, podemos concluir que el puente, al estar fuera de la contabilidad de la casa comercial Matía Menchacatorre en 1854, se encontraba registrado en la contabilidad individual de cada uno de sus inversionistas. Esto es confirmado con la solicitud de José Matía y José Menchacatorre al pedir que los costos y el valor del puente se incluyeran en la contabilidad de la casa comercial. Al introducir en dicha contabilidad el costo del puente y también su valor estimado, se generó: 1) la recuperación de lo invertido a los inversionistas al traspasar el puente a la empresa y recibir el valor estimado en el avalúo, con todo y ganancia; 2) la transmisión de los costos y las responsabilidades a la empresa. (El hecho de que esta operación quisiera ser revertida por James Tait ocho años después, en 1860, sostiene la idea de que los inversionistas originales del puente recuperaron su costo de construcción más la utilidad generada por el avalúo, en tanto que los accionistas de la casa comercial recibieron solo el valor real del puente —menor al del avalúo, el cual se puede inferir que pudo ser elaborado «a modo»—).

Esta operación podría ser considerada como una operación cuasi-SPAC muy rudimentaria en términos de finanzas corporativas del siglo XXI. Actualmente, las SPAC son empresas creadas por un grupo de inversionistas y sacadas al mercado de valores con el objetivo de recaudar más fondos para adquirir otra empresa (generalmente *startups*) a un precio que les pueda redituara una ganancia considerable (Richardson y Lattman, 2007, pp. 1-2). Una vez adquirida la empresa, las acciones, al ser públicas (cotizan en el mercado de valores), son vendidas a otros inversionistas por el grupo de inversionistas original, con lo que estos recuperan su inversión y cuantiosas ganancias, dejando a los otros inversionistas con la empresa adquirida.

La correspondencia de la naviera Matía muestra que, a partir de 1861, el puente empezó a registrar un repunte relevante en el número de usuarios, y por lo tanto de sus ingresos, derivado de los cierres que registró el puente de piedra, los cuales duraban a veces hasta meses. Esta situación puso en alerta al Gobierno del archipiélago debido a las quejas de la población al no tener otra opción de puente para cruzar el río Pásig que el puente colgante (y pagar por ello).<sup>37</sup> Históricamente, un monopolio en manos del Gobierno es visto con buenos ojos; un monopolio en manos de particulares, no tanto.

En 1862 se registró la intención del Gobierno de Manila de expropiar, adquirir o arrendar el puente colgante a sus dueños, lo cual llevó a estos a elaborar una propuesta de venta por \$170,000, tomando en cuenta su costo de construcción y los intereses que había arrojado el puente históricamente. Ese incremento en los ingresos generados por el puen-

---

37. Ídem.

te, conjugado con la distribución que se hizo de las participaciones del puente a la liquidación de la casa Matía Menchacatorre en 1854 (por la cual, por los reclamos de James Tait, podemos hacernos una idea de que le tocó una menor participación en el capital del puente), es lo que, consideramos, genera en 1862 la solicitud de James Tait para revocar la operación de adquisición del puente al valor de su avalúo original.<sup>38</sup> El riesgo de expropiación del puente se vio agravado en virtud del terremoto de gran magnitud registrado en 1863 en Manila, lo que termina por dañar el puente de piedra y deja al Puente de Clavería como el único conectado con Manila.

Un año después (1863) se intentó vender el puente al Gobierno por \$ 220,000 pagaderos en tabaco de las mejores marcas. La comisión revisó el expediente y concluyó que la estructura era muy cara y, al tener doce años de uso, «era muy probable que no le quedaran muchos más» (Merino, 1987, p. 331). El puente fue vendido a otra compañía, conocida como Ynchausti y Cía., y fue destruido en 1939, ya que se necesitaban carriles más anchos para que pudieran circular los automóviles.

## 6. CONCLUSIÓN

La casa Matía Menchacatorre fue la primera de iniciativa privada que tuvo un impacto en la organización urbana de Manila. A través de la construcción del puente colgante, la ciudad archipiélago tuvo una cohesión más clara por medio de las vías de comunicación. Si bien esta unidad en la urbe correspondía al interés de producir una tierra rentable y comercial, los terrenos de Quiapo y Arroceros, a los que unía el puente, todavía carecían del modelado urbano. Nuestro énfasis en el desarrollo de esta fracción de la ciudad, desde el muelle Isabel II, Arroceros y Quiapo, tiene un efecto representacional en la forma en que se proyectó Manila desde la mitad del XIX.

Finalmente, la construcción del Puente de Clavería por parte de dicha empresa no solo representa una innovación para esta época en la Corona española, no solo en la forma de desarrollar infraestructura, sino en la forma de financiarla, recuperar las inversiones y asegurarlas contra riesgos que pudieran poner en peligro el capital aportado por los inversionistas.

Los copiadore de cartas y libros contables de José Matía que se ubican en el Archivo de la Universidad de Cádiz son documentos invaluable al permitirnos arrojar nueva luz

---

38. Ídem.

sobre el Puente de Clavería en Manila y su contexto comercial. Como pudimos apreciar, sus innovaciones en materia financiera y en el desarrollo de infraestructura colocan a esta casa comercial a la vanguardia del desarrollo capitalista del momento y permiten estrechar nuestro conocimiento respecto a los lazos existentes entre Cádiz y Manila.

## 7. FUENTES DOCUMENTALES Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### 7.1 *Fuentes documentales*

#### **Archivo General de Indias (AGI)**

Caja 5580

Filipinas 134

#### **Archivo Histórico Nacional (AHN)**

Ultramar 43, exp. 22

Ultramar 488, exp. 17

Ultramar 5160, exp. 8

Ultramar 5162, exp. 48

#### **Archivo Universidad de Cádiz (AUCA)**

Libro copiador de cartas [n.º 13] de José Matía, 1852. L-1 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 14] de José Matía, 1852-1853. L-2 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 16] de José Matía, 1854-1856. L-3 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 17] de José Matía, 1856. L-4 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 18] de José Matía, 1857-1858. L-5 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 19] de José Matía, 1858. L-6 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 20] de José Matía, 1858. L-7 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 21] de José Matía, 1859-1860. L-8 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 22] de José Matía, 1860-1861. L-9 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 23] de José Matía, 1861-1862. L-10 JM.

Libro copiador de cartas [n.º 24] de José Matía, 1862-1864. L-11 JM.

*Boletín de la Provincia*, 14 de diciembre de 1844

Cartoteca del Archivo General Militar (AGM). Caja 5580

*El Heraldo*, 21 de febrero de 1851

*Ilustración Filipina*, año 1, núm. 5, 1 de mayo de 1857, p. 44.

*Journal des débats politiques et littéraires*, 13 de junio de 1845, p. 2

## 7.2 Referencias bibliográficas

- BAUCOM, I. (2007) *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*. Duke University Press.
- BERNABÉU, A. S. y MARTÍNEZ SHAW, C. (2013). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Editorial CSIC.
- CÁRCAMO MARTÍNEZ, J. (2015). Jules Seguin en España: prefabricación e innovación de los puentes colgantes de Fuentidueña, Arganda, Carandía y Zaragoza construidos por el empresario francés. *Actas del Noveno Congreso Nacional y Primer Congreso Internacional Hispanoamericano de la Historia de la Construcción*. Instituto de Juan de Herrera, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.
- CARIÑO Y ANCHETA, J. M.<sup>a</sup> (2002). *José Honorato Lozano: Filipinas 1847*. Ars Mundi Philippinae.
- CARIÑO Y ANCHETA, J. M.<sup>a</sup> y PINTO NER, S. (2004). *Islas Filipinas, 1663-1888: álbum*. Ars Mundi Philippinae.
- CÓZAR NAVARRO, M.<sup>a</sup> C. (1998). *Ignacio Fernández de Castro y Cía: una empresa naviera gaditana*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- . (2020). *La Orca del Atlántico: Pedro Martínez y su clan en la trata de esclavos (1817-1867)*. Sílex.
- GÁRATE OJANGUREN, M.<sup>a</sup> M. (2006). Cambios cualitativos y cuantitativos en el comercio internacional del azúcar cubano (XVIII-XIX). En F. Morales Padrón (coord.), *XVI Coloquio de historia Canario-Americana*. (pp. 1536-1558). Editorial Cabildo Insular de Gran Canaria.
- . (s.f.). Fernando Aguirre. En Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico electrónico*. <https://dbe.rah.es/biografias/31270/fernando-de-aguirre-gaztelu>
- HAU, C. S. (2017). *Elites and Ilustrados in Philippine Culture*. Quezon City, Ateneo de Manila University Press.
- IBAÑÉZ, P. (2011) El puente de San Pedro. Una aproximación a su historia constructiva. En S. Huerta Fernández (coord.), *Actas del Séptimo Congreso Nacional de Historia de la construcción: Santiago de Compostela, 26-29 de octubre de 2011*. Instituto Juan de Herrera.

- KAGAN, R. (2000). Cartografía y comunidad del Mundo Hispánico. *Revista Pedralbes*, (20), II-36
- LEGARDA, B.J. (2002). *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Ateneo de Manila University Press.
- LUENGO GUTIÉRREZ, P. (2013). *Manila, plaza fuerte (1762-1788): ingenieros militares entre Asia, América y Europa*. Ministerio de Defensa, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural.
- MERINO, L. (1987). *Arquitectura y urbanismo en el siglo XIX: introducción general y monografías*. Centro Cultural de España en Manila.
- PERMANYER UGARTEMENDIA, A. (2014). *La participación española en la economía del opio en Asia Oriental tras el fin del Galeón*. Universitat Pompeu Fabra.
- QUIRINO, C., PARCO DE CASTRO, M.<sup>a</sup>E. G. y GONZÁLEZ, AM. R. (2016). *Carlos L. Quirino's Old Manila*. Vidal Foundation.
- RICHARDSON, K. y LATTMAN, P. (2007, 1 de febrero). Financiers Now Say 'Trust Us'. Like the Blank-Check Offerings of Yore, SPAC Investors Are Asked to Buy In -- on Faith. *Wall Street Journal*.
- SCHEIN, R. H. (1997). The Place of Landscape: a Conceptual Framework for Interpreting an American Scene. *Annals of the Association of American Geographers*, 87(4), 660-680.
- VV.AA. (2010). *Pallas*. *Revue d'Etudes Antiques*, (82). [Número dedicado a *Ab aquitania in Hispaniam*. *Mélanges d'archéologie et d'histoire offerts à Pierre Sillières*]. <https://doi.org/10.4000/pallas.11289>
- WISE, E. (2019). *Manila, City of Islands*. Ateneo de Manila University Press.