

contrato no se hubiera hecho nueva escritura de arrendamiento por mutuo convenio de las partes, se entenderá prorrogado (sic) este por un año y así sucesivamente hasta que avisándose la dueña o el colono con un año de anticipación se de por terminado, a lo que no podrá oponerse la otra parte», Archivo Histórico de Orihuela, **Protocolo de Ramón Amat y Sempere, 1880**, f. 82 v. En el contrato del que tomo esta cita se menciona la posibilidad de continuar el arriendo, pese al incumplimiento de alguna condición, en tres cláusulas distintas. Ello no implicaba necesariamente la falta de control de la gestión del colono. Así, por ejemplo, se estipula que la cosecha se depositaría en poder del dueño, quien la vendería «para cubrir con su importe el precio del arriendo, recibiendo el conductor el sobrante si lo hu-

biese» (f. 81).

27. MILLAN, J.: **Rentistas y campesinos**; pág. 277. CASTELLO TRAVER, Josep Emili: **El País Valenciano en el censo de Floridablanca (1787). Análisis demográfico. Organización y presentación de los datos locales**. Inst. Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1978, pág. 110. A. M. O., **Censo de 1857**, elaboración propia. El informe municipal de 1853 en A. M. O., **Acuerdos del Ayuntamiento, 1852-53**, fs. 235 v.-236. El análisis sobre la coyuntura industrial en el País Valenciano en la segunda mitad del siglo XIX realizado por Joaquín AZAGRA: «Noticia de la situación fabril valenciana a mediados del XIX según las fuentes de origen fiscal», en **Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre**, vol. I, págs. 185-198.

## EL COMERCIO ENTRE MARSELLA Y EL MAGHREB A FINES DEL ANTIGUO REGIMEN: UN CASO DE RELACIONES DESIGUALES

Tayeb CHENNTOUF

Universidad de Orán

En la formación de la dependencia y de las evoluciones correlativas entre uno o varios centros —que conocen procesos acumulativos— y sus periferias —que conocen procesos contrarios—, el comercio ocupa un lugar muy particular. En primer lugar, saca a la luz las desigualdades en las actividades de producción y cambio. En segundo, puede ser un factor de agravación o, por lo menos, de reproducción de dichas desigualdades<sup>1</sup>.

En este sentido, son muy significativas las relaciones mantenidas entre regiones situadas en el interior de un mismo país o continente. Y aún más cuando se trata de regiones situadas alrededor del Mediterráneo, para las cuales el comercio marítimo representa el vínculo mutuo más importante, y a menudo el único, como sucede en el caso de Marsella y los puertos del Maghreb.

Las fuentes estadísticas relativas a los intercambios comerciales entre ambas áreas se hacen más numerosas a

partir del siglo XVIII. Los documentos que consideran dichos cambios en términos de pérdidas y ganancias o de igualdad/desigualdad son, por el contrario, más bien raros. De ahí el interés de una memoria hallada en los archivos del Ministerio de Asuntos Extranjeros<sup>2</sup> que tiene por objeto relatar las tentativas desplegadas por los comerciantes maghrebies para comerciar directamente con Marsella poco antes de la Revolución francesa. Su importancia es triple: precede en algunos años a la Revolución, cuyas consecuencias se harán sentir en la cuenca mediterránea, incluida el tráfico entre Marsella y el Maghreb; la óptica del autor es muy diferente a la de la Cámara de Comercio de Marsella (su punto de vista no es el de ésta, ni el de los negociantes locales, sino el de la economía francesa), y, por último, el análisis de las relaciones comerciales entre los dos puntos señalados es muy interesante. Por tanto, podemos concluir que nos halla-

mos ante un documento excepcional<sup>3</sup>, de ahí que sea susceptible de proporcionarnos un punto de partida útil para el examen de las relaciones comerciales en cuestión. Su análisis permite entresacar tres conclusiones esenciales: las capacidades comerciales son desiguales a un lado y otro del Mediterráneo, siendo la causa de la ventaja francesa el adelanto de su marina; todas las actividades no permiten las mismas ganancias, y, finalmente, el autor de la memoria considera posible la existencia de una división internacional de los intercambios.

## I. UNAS ACTIVIDADES COMERCIALES DESIGUALMENTE VENTAJOSAS

Dicho autor establece un reparto tripartito del tráfico, que lo califica como un práctico o un observador atento más que como un teórico de los cambios internacionales<sup>4</sup>. Colocándose a la escala de la economía del reino, distingue entre las exportaciones, que, en realidad, tienen poco valor, y las importaciones destinadas esencialmente al consumo. Pero este comercio de **import-export** no es ventajoso: al sacar las consecuencias de la evolución marítima del XVIII, cuyos orígenes son más lejanos, se pronuncia por la superioridad de los fletes desde el punto de vista de los beneficios.

### 1. El comercio de importación y de exportación

El Maghreb ha provisto tradicionalmente de cereales a la orilla norte del Mediterráneo. A fines del Antiguo Régimen ello no era una novedad, como tampoco la importancia de los cereales en las exportaciones. Al lado de los cueros, la lana y el aceite, ocupaban el primer puesto en tonelaje y valor.

Desde mediados del XVIII la exportación de cereales conoció cierto crecimiento, no sólo hacia Marsella<sup>6</sup>, sino también en dirección a Gibraltar, Cartagena y Barcelona en España y a Livorno en Italia. El Maghreb —y ello es particularmente claro para Argelia— entra en una especie de **ciclo de los cereales**. Hasta fines del Antiguo Régimen van a paliar la falta de granos de Provenza, sobre todo en períodos de crisis grave. A partir de la Revolución y de las peripecias políticas que entraña, seguida por las guerras napoleónicas, la coyuntura comercial les es aún más favorable<sup>7</sup>. Sus únicos límites serán los altibajos de la producción y, por supuesto, los de las relaciones diplomáticas y políticas entre los países del Maghreb y Francia<sup>8</sup>.

El crecimiento de las exportaciones se explica en parte por medio de los factores externos: el excedente sólo es comercializable si existe demanda de él. Pero, además,

están una serie de factores internos, específicos del Maghreb, que ayudan a interpretar este **ciclo de cereales** o más bien de trigo, ya que se trata de este último producto. Entre dichos factores conviene destacar la estabilidad relativa del poder central, que no es exclusiva de Argelia. En este país se sucedieron diez **deys** entre 1700 y 1750, mientras que entre 1750 y 1800 sólo cuatro<sup>9</sup>. El fenómeno es aún más neto en los **beys** del este y el oeste.

Reforzados por su estabilidad, el poder de los jefes en cuestión hará sentir la presión estatal a las comunidades campesinas. Dos **deys** de Argel organizan en dos ocasiones expediciones al interior del país. Las tropas penetran en regiones muy alejadas de la capital para exigir los impuestos. Además, aunque en fecha más tardía, se efectúan intentos de monetarizar la fiscalidad, aunque sólo obtienen éxitos parciales.

Estos cambios crearon una situación favorable a la exportación de cereales, que dependía del **dey**, de los **beys** y de los comerciantes próximos a ellos. Por otra parte, nos podemos preguntar si no se trata de una adaptación a la coyuntura mediterránea<sup>10</sup>.

A la inversa, las economías maghrebíes jugaron un papel más modesto para las exportaciones desde Marsella. El Maghreb representaba un mercado extremadamente estrecho para los productos franceses, incluso podríamos decir que insignificante. En el comercio de Marsella iba muy por detrás de las exportaciones en dirección al Mediterráneo oriental y, en el XVIII, hacia el Atlántico.

Los puertos maghrebíes recibían productos manufacturados, materias primas y algunos productos de lujo (sobre todo de consumo). La memoria evalúa en 2.000.000 de libras aproximadamente el valor de las ventas de Francia a las tres regencias y al reino de Marruecos. Hacia 1780 había sólo trece casas de comercio francesas representadas en los cuatro países. Lo limitado de la demanda en cuanto a importaciones se observa más claramente si se tiene en cuenta la excepcionalidad de Túnez, que absorbe él sólo dos tercios de los productos importados, lo que refleja las verdaderas dimensiones de los mercados de Trípoli, Argel y Marruecos.

Las razones de esta débil demanda no se atribuyen únicamente al papel desempeñado por las presas marítimas y a los tributos pagados a las regencias de Argel y Trípoli. El autor de la memoria establece la relación entre el mercado, las presas y los tributos, concediendo a estos últimos una dimensión limitativa del primero que consideramos excesiva. En efecto, los tratados de paz y de comercio entre las regencias y los estados europeos mencionan casi siempre la aceptación por estos últimos

del abastecimiento de ciertos productos. Así, se alude frecuentemente a las armas y los equipos de los navíos, que a menudo se incluyen en los impuestos<sup>11</sup>. Las presas pueden proporcionar algunos tipos de bienes, pero esta fuente de aprovisionamiento, aunque dispensa de acudir al mercado, es poco segura: pudo jugar un papel importante en Argel durante el siglo XVII, pero decae en el XVIII debido al declive del corso.

## 2. El fletamiento

El fletamiento de los navíos es más decisivo: si lo comparamos con las actividades de exportación e importación, representa la fuente más importante de beneficios comerciales.

La guerra de los Siete Años repercute a partir de 1758 sobre el tráfico marítimo francés en el Mediterráneo, amenazado en adelante por los corsarios ingleses. El número de navíos cae de forma pronunciada en el tráfico entre Marsella y los puertos de la orilla sur del Mediterráneo, así como en la caravana<sup>12</sup>. Los ragusinos, venecianos, toscanos y, de manera más general, los neutrales se aprovechan de la regresión para acrecentar su parte respectiva en la navegación. La firma del Tratado de París en enero de 1763 va seguida por el retorno de las embarcaciones francesas, que se afirman en los años siguientes. El flete marsellés, sin embargo, no recupera con rapidez la importancia que tenía antes de 1756, pero vuelve a ocupar un lugar destacado.

Tal lugar parece aceptable al autor de la memoria, que considera el flete como la actividad económica más interesante: sólo solicita «barcos y brazos». En el reparto tripartito (exportación, importación, fletes), el tercero le parece el más ventajoso. El Maghreb sería entonces un mercado proveedor y consumidor de productos, pero los beneficios más sustanciales provendrían en mayor medida del intercambio que la navegación marítima. Comparando en Marsella los beneficios procurados por el primero con los de los fletes, las cifras de estos últimos son más elevadas. Y el ejemplo de Túnez es significativo en este sentido: la regencia ha desembolsado en un año 400.000 libras con destino a los armadores marsellese por una actividad que sólo exigía «barcos y brazos».

## II. UNA ESPECIALIZACION COMERCIAL POSIBLE

Situándose a escala de la economía francesa en su conjunto, el autor de la memoria desarrolla en su conclusión un punto de vista opuesto al de la Cámara de Comercio de Marsella. Esta defendía el monopolio del puer-

to marsellés en todos los dominios, mientras que según aquél podría establecerse una especialización comercial entre los comerciantes maghrebíes y marsellese, tanto más deseable y realizable cuanto que los primeros no disponían de marina mercantil.

### 1. La defensa del monopolio

El texto responde directamente a las múltiples quejas del indicado organismo, que defiende el monopolio mantenido hasta entonces sobre el comercio con Levante y Berbería. En la misma Francia tal privilegio había sido cuestionado por otros puertos, así como por las tentativas de los negociantes maghrebíes para traficar directamente con Marsella.

Todas las quejas, en su opinión, no deben ser subestimadas ni sobrevaluadas, a la espera de un análisis más detallado (en preparación) que resuma el estado de la cuestión, del cual es preciso recordar solamente los datos esenciales.

Desde mediados del XVIII los comerciantes maghrebíes intentaron, como hemos dicho, el tráfico directo. La guerra de los Siete Años creó, sin ninguna duda, una coyuntura favorable: los archivos de la Cámara de Comercio, de la Marina y del Ministerio de Asuntos Extranjeros los mencionan por vez primera en 1757<sup>13</sup>. La libertad de comercio, admitida por la ordenanza de 1781, provoca un reconocimiento de los intentos. En realidad son mucho más antiguos, sobre todo si se tiene en cuenta la práctica del **hombre de paja** que daba lugar a que los cargamentos declarados a nombre de capitanes o negociantes marsellese fueran más bien operaciones realizadas por sus homónimos de Túnez o Argel<sup>14</sup>. La hegemonía de Marsella sobre los cambios con el Maghreb no parece, pues, totalmente asegurada; la concurrencia era viva entre las dos orillas del Mediterráneo. La Cámara de Comercio, siempre hostil, acumulaba toda clase de trabas e intentaba obtener en París la prohibición de este comercio directo<sup>15</sup>.

### 2. El reparto del comercio maghrebí

Las reacciones del autor de la memoria son menos hostiles. Proyecta un reparto posible del comercio entre Marsella y los puertos de Maghreb, reparto que es necesario por razones extraeconómicas, pero que sería provechoso para la economía francesa debido a su superioridad marítima.

La prohibición pura y simple, a la que antes aludíamos, no es posible pese a los deseos de la Cámara, ya que sería contraria a los tratados de paz y de comercio. El principio de reciprocidad ha sido siempre admitido y, ju-

ridicamente, nada se opone a la venida e instalación eventual de los negociantes maghrebíes en la ciudad portuaria, aunque sea en pequeño número<sup>16</sup>.

Incluso tal instalación podría constituir una garantía de seguridad para el comercio y los intereses de los comerciantes locales en los países berberiscos. En fin, toda suspensión brusca podría tener como consecuencia poner en peligro el comercio francés en las Escalas, bien prohibiéndolo, bien favoreciendo a otra nación.

Por el contrario, Marsella podría beneficiarse de su superioridad marítima. Los comerciantes maghrebíes están desprovistos de un elemento esencial en la competencia mercantil del Mediterráneo: su debilidad reside en la ausencia de una marina. No es necesario esbozar aquí la evolución divergente en este dominio entre las dos orillas del Mediterráneo, que concluye en el XVIII con el escaso peso de las marinas de Túnez y Argel. Las fuerzas marítimas argelinas, por ejemplo, comprendían en 1752 siete navíos, fragatas o corbetas, diez jabeques y cinco galeotas. Dos navíos y un jabeque se perdieron en 1751, otros dos y seis de cada clase en 1752 y aún más en 1753, con lo cual la flota quedó reducida a un navío y siete galeotas<sup>17</sup>. La situación no era mucho más brillante en Túnez.

La superioridad marítima de Marsella era incontestable, y sus caravanas aseguraban los fletes en el Mediterráneo uniendo entre sí los diversos puertos del imperio otomano. El fletamiento de las embarcaciones por mercaderes de Túnez o Argel para dirigirse al gran puerto francés era combatido, como sabemos, por la Cámara de Comercio, así como la práctica de los **hombres de paja**. Así, la defensa del monopolio era intransigente, mientras que, como repite machaconamente el autor de la memoria, la desigualdad en el mar podría utilizarse para organizar la división del comercio ya indicada.

En este sentido, el tráfico de cereales y de productos de exportación podría ser repartido. El primero era indispensable para el abastecimiento de Provenza, y Francia sacaba buen provecho de él. El segundo, en cambio, representaba bien poca cosa, aunque cambiasen los hábitos de consumo poco a poco.

Por el contrario, el tráfico marítimo debía ser reservado exclusivamente a la navegación marsellesa. La ausencia casi total de una marina mercante en Mogador, Argel o Túnez disminuía considerablemente los riesgos de una competencia seria. El monopolio de hecho que ya existe debe ser conservado porque es el más provechoso.

\* \* \*

Resumiendo, es difícil formular conclusiones generales a partir de un solo documento, aunque sea de alta calidad, y mucho menos conclusiones definitivas.

El análisis de la formación del sistema económico mundial contemporáneo, constituido a partir de un centro ubicado en Europa del Noroeste<sup>18</sup> y ampliado posteriormente a otras regiones del mundo occidental, y de una periferia, también progresivamente ampliada (Mediterráneo, Europa oriental, Tercer Mundo...), está bastante avanzado. La noción de economía-mundo ha permitido sacar a la luz las transformaciones operadas en un polo y el papel que tuvieron en ellas las regiones relacionadas con aquél.

La memoria sobre el comercio entre Marsella y el Maghreb sugiere dos conclusiones provisionales y limitadas. La competencia era muy fuerte entre los negociantes de ambas áreas en la segunda mitad del siglo XVIII. Directa o indirectamente, los maghrebíes intentaron organizar bajo su control una parte de los cambios, pero lo hicieron tardíamente. Sus tentativas, que no deben ser sobreevaluadas, muestran que la formación de la economía mundial no es un movimiento irresistible desde uno o más polos emprendedores hacia unas periferias pasivas. La división de los intercambios es un proceso contradictorio<sup>19</sup>, cuya fecha es preciso especificar<sup>20</sup>, así como seguir sus mecanismos y fases.

En el centro del proceso se encuentran las desigualdades técnicas. A fines del XVIII la marina y la navegación benefician a Marsella en detrimento de los puertos maghrebíes y prefiguran los contornos de la división internacional del trabajo. En 1782 la Cámara de Comercio formula los términos exactos del fenómeno: «Se puede decir con razón que el Levante está destinado a alimentar y a pagar la industria francesa. Sólo retira materias primas y se le explota con las manufacturas del reino.»<sup>21</sup> Datos actuales más precisos y fechados permitirán en el futuro sistematizar la noción de división internacional del trabajo, seguir la génesis del subdesarrollo y la formación del sistema económico mundial.

## NOTAS

1. El comercio marítimo registra y sanciona, en un primer tiempo, situaciones y estados económicos. Como indicador, puede orientar la producción dentro de ciertos límites, pero más raramente modificar sus condiciones.

2. El manuscrito no lleva ninguna indicación, de fecha ni de autor, lo que es de lamentar, y habría podido incitar a ignorarlo. Su contenido es suficientemente explícito para suponer, con ciertas probabilidades de exactitud, que ha sido redactado en Túnez para responder a las quejas de la Cámara de Comercio de Marsella sobre la presencia de extranjeros en ella.

3. Existen otras memorias sobre el estado de los intercambios comerciales entre Marsella y el Maghreb, vísperas de la Revolución: A. N. Paris, K 907 sobre el comercio con Argel (1783) y de los tunecinos (fines del XVIII); A. C. C. M.: B 54 y 59 y 5, 1587 a 1590, H. B.

4. Desde mediados del XVIII el movimiento de las ideas critica la economía del Antiguo Régimen y se muestra favorable a la libertad de comercio. (R. PARIS: *Histoire du commerce de Marseille*, bajo la dirección de G. RAMBERT. Paris, Plon, 1957).

5. Los datos esenciales sobre el comercio marsellés en el Maghreb figuran en P. MASSON: *Histoire des établissements et du commerce dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*. Paris, Hachette, 1903.

6. Las actividades de la Compañía real de Africa alcanzan un alto nivel de prosperidad en la segunda mitad del XVIII.

7. Las agitaciones revolucionarias de 1789 no obstaculizaron el comercio entre Marsella, Túnez y Argel. El desarrollo de aquél se prolonga hasta las guerras de la Revolución y del Imperio. Ver P. MASSON: *Histoire des établissements et du commerce français dans le Levant au XVIII siècle*. Paris 1911.

8. Las exportaciones dependían igualmente del régimen adoptado por el comercio marítimo. En Marruecos, por ejemplo, las de cereales hacia los países cristianos estaban prohibidas en principio: la prohibición comprendía también a los animales. En 1766, tras haber solicitado la opinión de los Ulema, el sultán Sidi Mohammed Ben Abdallah autorizó la exportación a partir de Mogador. La venta debía servir teóricamente para la compra de armas para la «defensa de la fe».

Vid. J. CAILLE: *Une ambassade autrichienne au Maroc en 1805*. Paris, Larose, 1957; S. L. MIEGE: *Le Maroc et l'Europe, 1836-1914*, Paris, P. V. F., 1961.

En Argel la exportación de aceite y de pieles preparadas estaba expresamente prohibida, excepto cuando se destinaban a las provincias del Imperio otomano. La de granos y ganado dependían de una autoridad especial.

Vid. W. SHALER: *Esquisse de l'Etat d'Alger*. Págs. 102-103. Lib. Ladvocat, Paris 1830.

9. El comercio de granos hacia Marsella data del reinado de Mohammed Bey, que permaneció veinticinco años en el poder (1766-1791). A su muerte —natural— le sucedió su hijo.

10. Vid. R. ROMANO: *Commerce et prix du blé a Marseille au XVIII siècle*. Paris, A. Colin, 1956; E. LABROUSSE: *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIII siècle*. Paris, 1933; *Aires et structures du commerce français au XVIII siècle*. Coloquio de la Asociación de Historiadores Economistas. Paris, 1973.

11. Vid. MAS-LATRIE: *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-Age*. Paris, Plon, 1866-1872, 3 vol. A. BOUTIN: *Le traité de paix et de commerce de la France avec la Barbarie, 1515-1830*. Thèse, Paris, Pedone,

1902. ROUARD DE CARD: *Traité entre la France et le Maroc. Etude historique et juridique*. Paris, A. Durand et Pedone Lauriel, 1898. Id.: *Les traités de commerce conclus par le Maroc avec les puissances étrangères*. Paris, Pedone, s. d. Las correspondencias editadas por E. PLANTEY: *Correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France, 1750-1833*. Paris, Alcan, 1889. Id.: *Correspondance des Beys de Tunis et des consuls de France avec la cour*. Paris, Alcan, 1893-1899. 3 vols.

12. D. PANZAC: *Affruteurs ottomans et capitaines français*, R. O. M. M., n.º 34, 2.º semestre, 1982.

13. También se señalan en Génova y Livorno. Sus autores son casi siempre judíos, pero no en su totalidad. Ver para los fabricantes de bonetes tunecinos a L. VALENSI: «Islam et capitalismo». *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, julio-sep., 1969, págs. 376-400.

14. M. EMERIT: *L'essai d'une marine marchande barbaresque au XVIII siècle*. Cahiers de Tunisie, 1955, págs. 363-370.

15. Vid. R. PARIS: *Histoire du commerce de Marseille...*, op. cit. P. MASSON: *Histoire du commerce français...*, op. cit. El cónsul de Venecia observa en 1754 que «los moros hacen también el comercio con Livorno y con Levante...» (en la misión del cónsul de Venecia Nicolás Rosalem, publicada por Sacerdot, *Revue Africaine*, 1.º - 2.º trim. 1952).

16. Ch. CARRIERE: *Négociants marseillais au XVIII siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*. Marsella, 1973.

17. A. C. C. M: E 57.

18. F. BRAUDEL: *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV-XVIII siècles*. Paris, A. Colin, 1979. 3 vols.

19. En el Levante los armenios concurrían con éxitos fugaces a sus homónimos europeos. Vid. M. MORINEAU: *Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés au Levant aux XVIII-XIX siècles*. Cahiers de la Méditerranée, Niza, 1976, págs. 145-184.

20. «La incorporación del imperio otomano tuvo lugar entre 1750 y 1839; esta transformación en las relaciones entre el Imperio y Europa se produjo en la segunda mitad del XVIII. A partir de dicha época, vastas regiones se integraron en el reparto general del trabajo, y el Estado otomano se convirtió en un eslabón del sistema inter-estático de la economía capitalista...»

I. WALLERSTEIN y R. KASABA: «Incorporation into the World Economy: Change in the structure of the ottoman Empire, 1750-1839». En *Economies et Sociétés dans L'Empire ottoman*, Paris, C. N. R. S., 1983, págs. 335-354.

21. P. MASSON: *Histoire du commerce français...*, op. cit., pág. 431.

## CONQUISTA Y DEPENDENCIA: LA EXPLOTACION DEL PLOMO ESPAÑOL EN EL SIGLO XIX

Gerard CHASTAGNARET

Universidad de Aix-en-Provence

En el siglo XIX España se convierte en el país exportador europeo y hasta mundial más importante de mate-

rias primas minerales no energéticas: mercurio, plomo, zinc, piritas ferro-cupríferas, mineral de hierro. El lanza-