

Aproximación al comercio español con Argelia en los comienzos de la fase colonial (abril-junio, 1833)

JUAN BTA. VILAR
JOAQUIN MARTINEZ NAVARRO
Universidad de Murcia

Planteamiento

La correspondencia oficial de la representación consular de España en Argelia es fuente básica para el conocimiento de las relaciones entre ambos países antes y después de la expedición francesa de 1830. Sus fondos se encuentran hoy repartidos entre dos archivos madrileños: el Histórico Nacional y el del Ministerio de Asuntos Exteriores ¹.

En el primero se conserva una interesante relación sobre el comercio español con la flamante posesión francesa en el 2.º trimestre de 1833. La interpretación de ese documento, que ofrecemos al lector como apéndice, nos permite intentar una aproximación a lo que fue el tráfico español con Argelia en la fase inicial de la colonia.

En abril de 1833 Francia mantenía una presencia precaria en el litoral argelino. Los círculos gubernativos parisinos, eliminada la presencia turca en Argel, no se habían planteado seriamente la posibilidad de una penetración profunda en el territorio. Caído el régimen legitimista francés semanas después de la expugnación de la capital de la Regencia, la Monarquía de Julio tardará años en decidir el futuro de Argelia.

¹ VILAR, J. B.: *Aproximación a las fuentes españolas sobre la Argelia francesa (1830-1914)*, Bulletin du Departement de Recherches Hispaniques, 25 (Pau, 1982), págs. 27-34.



Esa indecisión sobre la política a seguir se refleja en un continuo trasiego de gobernadores. Cuatro en tres años. Al emprendedor Clauzel sucedió el aband-onista Berthèzeme y a éste un viejo bonapartista, el duque de Rovigo, relevado del cargo a finales de abril de 1833 para dar paso a Voirol, que apenas se mantuvo un año. Así otros varios hasta que en 1840 la llegada de Bugeaud, ferviente colonia-lista, y el levantamiento del emir Abd el Kader en el S. oranés, despejaron el camino a las tesis imperialistas.

El ambiente de inseguridad respecto al futuro, mantuvo apartados de la colo-nia a los emigrantes y hombres de negocios franceses. Una colonización dirigida estatalmente arrojaría, en general, resultados precarios. El vacío fue llenado con españoles, italianos, malteses y otras gentes de la Europa meridional, hambrienta y superpoblada.

He ahí el marco en el que hubieron de desenvolverse las transacciones mer-cantiles que vamos a estudiar.

Cuantificación del tráfico

En 1833 España ocupa el segundo lugar en el comercio exterior argelino. Vendió a Argelia mercancías por valor de 1.620.000 francos —no constan datos sobre exportaciones argelinas—, situándose inmediatamente detrás del Reino Unido —2.700.000— y por delante de Francia, cuyo comercio con su propia colonia no sobrepasó 1.080.000 fr. Las importaciones globales argelinas en ese año han sido evaluadas por E. Pellissier² en 6.000.000 de francos.

Inglaterra introducía en el país, vía Gibraltar y Malta, toda clase de géneros. En particular manufacturas destinadas al consumo local y a la reexportación a la metrópoli y países próximos. Francia enviaba a su colonia un poco de todo. Pero los asediados puertos argelinos necesitan asegurarse con urgencia el suministro de artículos de primera necesidad.

Un gran número de pequeños veleros españoles, en ocasiones barcos de pesca transformados a toda prisa en mercantes para participar en este improvisado tráfico, mantenían abastecidos los puertos argelinos. Introducían en el país desde café, azúcar y demás artículos procedentes de Cuba, entonces posesión española, a manufacturas catalanas, sedas de Valencia y Murcia, y toda suerte de subsis-tencias³:

Las series manejadas aquí corresponden al 2.º trimestre de 1833. Permiten una cuantificación global en ese período del comercio español con Argelia, es decir

² *Annales algériennes*. París, 1836-1839, vol. II, pag. 345.

³ VILAR, J. B.: *Emigración española a Argelia (1830-1900)*. Colonización hispánica de la Argelia francesa. Instituto de Estudios Africanos. Madrid, 1975, pág. 151.



con Argel, Orán y Bona, únicos puertos argelinos abiertos al comercio europeo. No se especifican por separado las tres corrientes de tráfico, como hubiera sido deseable. Salvo en el caso de Bona —actual Annaba—, cuyo comercio con España resulta casi inexistente. En total entraron veintitrés buques españoles.

Tabla 1

SINGLADURAS DE LOS BUQUES ESPAÑOLES EN SU TRÁFICO CON ARGELIA (Abril-junio, 1833)			
N.º de buques	Procedencia	Destino ⁴	Retorno
7	Ibiza	Argel-Orán	Ibiza
4	Palma	Argel-Orán	Palma
3	Alicante	Argel-Orán	Alicante
2	Mahón	Argel-Orán	Mahón
1	Alicante	Argel-Orán	Mahón
1	Mahón	Argel-Orán	Almería
1	Palma	Bona	Palma
1	Palma	Argel-Orán	Ibiza
1	Torre Vieja	Argel-Orán	Alicante
1	Túnez	Bona	Argel ⁵
1	Túnez	Argel-Orán	Mahón

Fuente: AHN, Estado, leg. 6.150¹.

La navegación balear domina el tráfico español con Argelia. Catorce de los veintitrés buques consignados salieron y regresaron de un mismo puerto isleño: siete de Ibiza, cinco de Palma y dos de Mahón. Otro zarpó de Palma y rindió viaje en Ibiza. Por último, deben ser también isleños un velero que desde Menorca y vía Argelia va a Almería, sin duda en busca de carga. Otro que rinde viaje en Mahón después de transportar al norte de Africa un cargamento tomado en Alicante, y aquel que hace escala en Bona cuando traslada una partida de bueyes de Túnez a Argel, ruta frecuentada por los veleros de las islas Baleares. En este archipiélago tiene sus bases el 82'61% de la navegación española con Argelia.

Los intercambios de la colonia con la Península, un 17'39% del total, se hallan en manos de alicantinos. Tres buques zarparon de Alicante, y otro de la vecina localidad de Torre Vieja. Todos arribaron a la capital alicantina, en cuya matrícula debían figurar.

Constan tres veleros que, habiendo arribado a Argelia en el primer trimestre, zarparon con posterioridad al 1 de abril. En los datos recogidos por el

⁴ No se determina puerto, salvo en el caso de dos veleros que tocan en Bona.

⁵ Rindió viaje en Palma.

consulado no figura la procedencia pero sí el destino. Dos marcharon a la isla de Mallorca —puertos de Palma y Alcudia— y uno a Alicante.

La navegación española por razones de proximidad geográfica y tradición mercantil se centra en Argel y Orán. A la primera de esas poblaciones acuden los patrones de las Baleares. Sus relaciones comerciales con ese puerto datan de tiempos de la dominación turca⁶. A su vez, Orán es centro de atracción de la flota alicantina, cuya presencia en la ciudad y en su antepuerto de Mazalquivir coincide con una tradición entonces reciente de tres siglos de dominación española⁷.

Según esto, más del 80% del movimiento comercial español con la posesión francesa se hacía por Argel. Existen sin embargo numerosos indicios que nos permiten aventurar con escaso margen de error que el tráfico hispano-oranés superaba ampliamente un modesto 20%. En particular la evidencia de que los mercantes isleños se hallan presentes en todas partes⁸. De otro lado, el tráfico legal consignado en las estadísticas era desbordado por otro clandestino realizado por veleros españoles entre la costa de Alicante y los puertos oraneses⁹.

En cuanto a Bona, demasiado alejada de los núcleos de atracción de la navegación española, en cierto modo viene a representar el papel de ramal tributario en la ruta de Argel. Como las demás plazas francesas en Argelia era aprovisionada por mar. Servía también de escala a los buques que marchaban a Túnez en busca de cereales y ganado para su venta en los puertos argelinos. Los veleros de Baleares se dejaban ver por allí. Pero el área estaba controlada por la navegación italiana. De Cerdeña y Dos Sicilias principalmente.

Aspectos cualitativos

La mitad de las unidades reseñadas son laúdes de menos de 40 toneladas. A menudo barcas de pesca transformadas a toda prisa en veleros mercantes a socaire de las oportunidades ofrecidas por el remunerador comercio con Argelia. El resto, merecen ser considerados goletas. La mayor, de 120 toneladas, por lo que continúan siendo mercantes de modestas dimensiones.

Los navegantes isleños poseen el mayor número de buques y, además, los más

6 EPALZA, M. DE: *Algunas consecuencias del tratado de paz hispano-argelino de 1786*. Homenaje a Guillermo Guastavino (Madrid, 1974), págs. 443-459; VILAR, J. B.: *Relaciones comerciales hispano-argelinas en el período 1791-1814*. Hispania, núm. 127 (1974), págs. 435-442; VILAR, *Relaciones diplomáticas y comerciales hispano-argelinas en las postrimerías de la Argelia otomana (1814-1830)*. Hispania, núm. 134 (1976), págs. 623-638.

7 Vid. Múltiples datos en ZAVALA, F.: *Bandera española en Argelia. Anales históricos de la dominación española en Argelia desde 1500*. Argel, 1866, 3 vols.

8 VILAR, *Emigración española a Argelia...* págs. 47-48, 110-113, 147-158.

9 VILAR, *Alicante en el tráfico español con Argelia (1830-1833)*. Revista del Inst. de Estudios Alicantinos, núm. 22 (1978), págs. 75-90; VILAR, *Le commerce espagnol avec l'Algérie au debut de la periode coloniale*. Revue d'Histoire Maghreleine, 12 (Tunis, 1978), págs. 286-297.

grandes. La totalidad de las goletas, jabeques y bombardas proceden de las Baleares.

El tipo de cargamento que llevan a Argelia se halla en relación estrecha con el lugar de procedencia. Según esto podemos reunir las embarcaciones en cuatro grupos.

Seis de las siete unidades ibicencas transportan leña. El dato invita a una doble reflexión. Evidencia el grado de dependencia de las plazas francesas respecto a los suministros marítimos, por encontrarse aisladas de un territorio que le es refractario. De otro lado, una isla pequeña y pobre como es Ibiza no podía ofrecer otra cosa que la sal de sus salinas y la madera de sus bosques.

La extracción masiva de madera de Ibiza que sabemos ¹⁰ continúa en el trimestre siguiente, parece ser una constante desde 1830. Sin duda tuvo que ver en la aceleración del proceso desforestador de la isla. Cuando el representante español en Argel relata al secretario de Estado los detalles de cierto temporal que barrió las costas argelinas en noviembre de 1833, inicia la relación de los siniestros sufridos por la navegación internacional en aquellas aguas con el naufragio en Argel de un velero ibicenco. «Afortunadamente —subraya con alivio ¹¹— casi toda su carga de leña se había ya desembarcado».

Las unidades que levantan anclas en Palma y Mahón para retornar a sus bases al término del periplo extraen productos insulares con la etiqueta ambigua de «líquidos» y «varios efectos». Vinos, aceite, licores, naranjas, frutos secos, legumbres, hortalizas, pescado y algunas manufacturas.

Las embarcaciones alicantinas transportan naranjas recogidas en Torre vieja y líquidos extraídos por Alicante que, siquiera en una ocasión, son especificados como «vino y aguardiente». Tanto en el caso alicantino como en el isleño —cierto buque mallorquín llevó a Bona un cargamento declarado como «vino y naranjas»— es de señalar la exportación de cítricos españoles en fecha tan temprana ¹².

Finalmente tenemos aquellos veleros que buscan fuera la carga cuando no la tienen en casa. Verbigracia, el patrón mahonés que recoge en Alicante unas pipas de vino. Su colega, también mahonés que, después de descargar en un puerto argelino, pone proa a Almería donde toma esparto, uvas de mesa o cualquier otro artículo del país con vistas a la siguiente singladura. Es el caso asimismo de la goleta palmesana que embarca en Túnez una punta de bueyes con destino a Argel, para regresar luego a Mallorca al término de un largo viaje, o aquella otra goleta de la matrícula de Mahón, que sirve a los establecimientos franceses una partida de cebada tunecina.

¹⁰ VILAR, *Le commerce espagnol avec l'Algérie...*, op. cit.

¹¹ AHN, Estado, leg. 6.150.

¹² Antes de 1830 las naranjas mallorquinas eran ya solicitadas en el mercado francés. Vid. VILAR, *Las Baleares y la expedición francesa a Argel en 1830*, Mayurqa, núm. 13 (1975), pág. 221.

El nomenclátor de buques es exponente de la elevada cotización en la época de los valores religiosos. Vivimos los últimos meses del reinado de Fernando VII, cuando la tradición y cuanto le es inseparable mantiene todavía plena vigencia. Diecinueve en un total de veintiséis embarcaciones se hallan colocadas bajo diferentes advocaciones religiosas. Las demás hacen referencia a las cualidades atribuidas al buque, a lugares y a personas. Los capitanes suelen ser expertos profesionales, buenos conocedores del Mediterráneo occidental. Algunos, en particular los de Menorca, son veteranos de las rutas transoceánicas.

Cada buque invierte alrededor de tres meses por viaje. La permanencia en Argelia se reduce a dos o tres semanas. Tiempo suficiente para descargar, colocar la mercancía y buscar nueva carga. El resto del mes se lo llevan los desplazamientos. Los otros dos meses son de permanencia en España. El viaje suele resultar bastante remunerador. Los pequeños laúdes que sacaban de España ilegalmente unos serones de pescado, verduras u hortalizas¹³, hacían viajes más rápidos y frecuentes pero menos lucrativos.

Asunto preocupante para el transportista balear y alicantino era asegurarse una carga de retorno, empresa difícil en unos puertos que vivían en frecuente estado de sitio. De veintiséis buques tan sólo dos lograron cargar para España. Sendas partidas de cueros y cascos vacíos. Los demás regresaron en lastre.

Diez fueron autorizados a llevarse en metálico el producto de sus ventas en Argelia. En total 6.635 «duros franceses», monedas de plata de cinco francos. Es decir 33.175 francos. La media por barco es de 3.317'5 fr., con un máximo de 7.500 y un mínimo de 625. El volumen de operaciones entre grandes y pequeñas embarcaciones resulta bastante contrastado.

Ahora bien, no deja de ser sorprendente que catorce veleros salgan oficialmente en lastre y sin dinero alguno. La explicación es obvia. Invirtieron sus ganancias en adquirir cargamentos clandestinos. En Argel y Orán podían encontrarse toda clase de mercaderías británicas, redistribuidas en el Mediterráneo occidental a través de Malta y Gibraltar.

En los puertos argelinos llegaron a funcionar depósitos donde el patrón español podía hacerse de unos cuantos fardos de textiles ingleses, tabaco turco u algodón americano por módicas sumas¹⁴. Las autoridades de la colonia no se daban por enteradas, conscientes de que ese contrabando en forma alguna perjudicaba los intereses por ellas representados. Era por el contrario, el adecuado complemento que permitía a sus proveedores españoles redondear sus beneficios, pero pasando la factura a España.

13 AHN; Estado, leg. 8.357.

14 *Ibidem*, legs. 6.150; AMAE, Correspondencia (Argel), leg. 1.818 (Orán), leg. 1.997.

Un viaje con retorno en lastre puede resultar antieconómico. Las plazas francesas del norte de Africa, desprovistas de transpaís, nada tenían que ofrecer. Las ramificaciones argelinas del contrabando británico vinieron a resolver el problema.

Conclusiones

En suma, el comercio español con Argelia en el período estudiado es básicamente balear. La Península interviene en un plano secundario a través de Alicante, su puerto más próximo a Orán. Es realizado por pequeños veleros que abastecen puntualmente a los enclaves franceses de aquellos artículos de primera necesidad que no pueden recibir de la metrópoli. Por último, los inconvenientes que se siguen de la ausencia de un cargamento de retorno son subsanados con el contrabando.

ABREVIATURAS UTILIZADAS

AHN: Archivo Histórico Nacional (Madrid)

AMAE: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid)

MOVIMIENTO DE BUQUES ESPAÑOLES EN LOS PUERTOS DE ARGEL, ORAN Y BONA (2.º trimestre, 1833) :

Entrada	Buques	Capitanes	Tms.	Procedencia	Cargamento	Salida	Cargamento	Destino	Observaciones
Abril 6	«San Rafael»	Marcos Tomás	79	Túnez	Cebada	Abril 15	Lastre	Mahón	
Abril 7	«Andalucía»	Juan Planelles	41	Ibiza	Leña	Abril 25	Lastre	Ibiza	
Abril 9	«Jesús, María y José»	Antonio Ferrer	120	Ibiza	Leña	Mayo 7	Lastre	Ibiza	
Abril 13	«Ntra. Sra. de los Dolores»	Manuel Pérez	36	Alicante	Vino y aguardi.	Abril 25	Lastre	Alicante	Autorizado a sacar de Argelia 700 duros de 5 francos
Abril 20	«San Francisco»	Miguel Oreto	27	Mahón	Varios efectos	Mayo 5	Lastre	Mahón	
Abril 25	«La Virgen del Carmen»	Guillermo Morillo	14	Mahón	Varios efectos	Mayo 30	Lastre	Mahón	
Abril 27	«Santa Bárbara»	Bartolomé Marín	25	Torre Vieja	Naranjas	Mayo 18	Lastre	Alicante	Id. 160 dur., id.
Mayo 5	«San Antonio»	José Roca	24	Palma	Varios efectos	Mayo 26	Lastre	Palma	Id. 650 dur., id.
Mayo 6	«San José»	Juan Sitges	12	Palma	Varios efectos	Mayo 25	Lastre	Palma	Id. 650 dur., id.
Mayo 6	«San Juan»	Pedro Guarch	35	Ibiza	Varios efectos	Mayo 17	Lastre	Ibiza	Id. 650 dur., id.
Mayo 6	«San Fco. de Asís»	Juan Tur	40	Ibiza	Leña	Junio 17	Lastre	Ibiza	Id. 650 dur., id.
Mayo 10	«San Juan Nep.»	Bernardo Picornell	20	Palma	Líquidos	Junio 5	Cueros	Palma	Id. 125 dur., id.
Mayo 18	«Sto. Cristo del Grao»	Pedro Medina	23	Alicante	Líquidos	Junio 5	Lastre	Alicante	
Mayo 20	«Ntra. Sra. del Lluch»	Bartolomé Sansaloni	49	Palma	Líquidos	Junio 22	Lastre	Palma	
Mayo 22	«Lugar»	Antonio Noguera	30	Ibiza	Leña	Junio 2	Lastre	Ibiza	
Mayo 22	«Las 7 Hermanas»	Francisco Lora	70	Ibiza	Leña	Junio 8	Lastre	Ibiza	
Mayo 23	«El Soberbio»	José Pascual	14	Ibiza	Leña	Junio 8	Lastre	Ibiza	
Junio 1	«Sto. Cristo»	José Lanoguera	45	Palma	Líquidos	Junio 4	Lastre	Ibiza	
Junio 1	«San Rafael»	Francisco Cardona	49	Mahón	Líquidos	Junio 15	Lastre	Almería	
Junio 4	«San Antonio»	Antonio Montebigou	26	Alicante	Líquidos	Junio 15	Lastre	Mahón	
Junio 19	«La Juana»	José Vesano	35	Alicante	Líquidos	Junio 30	Lastre	Alicante	Id. 1.000 franc.
—	—	—	—	—	—	Agosto 7	Lastre	Alcudia	
—	—	—	—	—	—	Agosto 10	Lastre	Alicante	Id. 1.500 duros franceses
—	—	—	—	—	—	Agosto 30	Lastre	Palma	Id. 550 duros franceses
Mayo 27 ¹	«La Jose»	Miguel García	10	Palma	Vino y naranjas	Junio 13	Cascos vacíos	Palma	
Junio 23 ¹	«Perico»	Fco. Carreras	73	Túnez	Bueyes	Julio —	Bueyes	Argel	

Fuente: AHN. Estado. leg. 6.150.

1 El funcionario consular presenta conjuntamente los datos de Argel y Orán. Por el contrario, especifica los correspondientes a Bona.

2 Puerto de Bona.

3 *Ibidem*.