

**El aspecto económico del Beylik del oeste durante la época del
Bey Mohamed El-Kebir (1766-1790)**

The Economic Aspect of the West Beylik during Bey Mohamed El-
Kebir period (1766-1790)

الوضع التجاري السائد في بايلك الغرب على عهد الباي محمد الكبير (1766-
1790)

✍ Dr. MOUS Latéfa - لطيفة موسى

pp528-544

Profesora de Español (M.C.A.)- Departamento de Español- Universidad
Orán 2- Argelia/Email: latefamous94@yahoo.fr

Fecha de recepción:29/06/2020 Fecha de revisión:30/08/2020 Fecha de aceptación:26/09/2020

Resumen: *El problema de la situación comercial que prevaleció en el Beylik del oeste, a través de los documentos que se refieren a información valiosa, nos alienta a tener en cuenta todos los escritos relacionados no solo con los diferentes tráficos marítimos, que involucran a las potencias dedicadas al Mediterráneo, entre la segunda ocupación española y el período otomano turco antes de 1830, sino también la venta de cereales, lana, cera y otros. No descuidaremos los testimonios de viajeros y/o cautivos pervertidos, o que hayan cruzado o residido en la región. Desgarrado entre la ocupación española, la Regencia de Argel y las lubricidades del imperio occidental, el lugar de Orán, frente a otros lugares comerciales del Mediterráneo, no ha dejado de dar testimonio de la importancia comercial por un lado, la supremacía de su puerto principal de Mazalquivir y los puertos anexos como los de Arzeu, Mostaganem y el de Honein, Rachgun, el cabotaje a nivel de los puertos nacionales de Tenes, Cherchell, Jijel, Collo y, por otro lado, la regularidad de los mercados semanales y las caravanas que recorrían todo el país. Al norte con comercio entre los principales puertos de la cuenca mediterránea Gibraltar, Cartagena, Málaga, Ibiza, Livorno, Génova, Marsella, al oeste de Fez (Tetuán), al este con las regencias de Argel y Túnez, al Sur Tombuctú vía Tafilaleet.*

Palabras- clave: Orán ; Mazalquivir; Beylik del oeste; comercio; Mohamed El Kebir; Mediterráneo; tráfico marítimo

الملخص: يتناول هذا البحث إشكالية الوضع التجاري السائد في بايلك الغرب من خلال الوثائق التي تتضمن معلومات قيّمة، ويحثنا على أن نأخذ بعين الاعتبار جميع الكتابات المتعلقة ليس فقط بالأعمال التجارية البحرية المختلفة التي تقوم بها القوى الناشطة في البحر الأبيض المتوسط، خلال الفترة الممتدة ما بين الاحتلال الإسباني الثاني لوههران والفترة العثمانية قبل عام 1830، بل أيضاً بيع الحبوب والصوف والشمع وغيرها. كما أننا لن نتجاهل كذلك شهادات المسافرين و/أو الأسرى أو الذين عبروا أو أقاموا في المنطقة الموزعة

بين الاحتلال الإسباني وداي الجزائر، وأطماع الإمبراطوريات الغربية، إن موقع وهران المقابل للمراكز التجارية المتوسطية الأخرى، لم يتوقف عن الشهادة على أهمية التبادل التجاري عبر تفوق مينائها الرئيسي: المرسى الكبير والموانئ التابعة له مثل أرزيو ومستغانم وهنين ورشقون، وعلى مستوى الموانئ الوطنية المتمثلة في تنس وشرشال وجيجل والقل من جهة، ومن جهة أخرى انتظام الأسواق الأسبوعية والقوافل التي تنتشر في جميع أنحاء البلاد: إلى الشمال بالتجارة بين الموانئ الرئيسية لحوض البحر الأبيض المتوسط: جبل طارق وقرطاجنة ومالقة وإيبيزا وليفورنو وجنوة ومرسيليا، إلى الغرب: فاس وتطوان، إلى الشرق: مع ولايات الجزائر وتونس، إلى الجنوب: تمبكتو عبر تافيلالت.

الكلمات المفتاحية: البايلك: الغرب: محمد الكبير: التجارة: البحر المتوسط: الملاحة البحرية.

Abstract: *The problem of the commercial situation that prevailed in Western Beylik through the documents that refer to precious information, encourage us to take into account all the writings relating not only to the different maritime traffics involving the powers engaged in the Mediterranean between the second Spanish occupation and the Turkish period before 1830; but also the cereals, wool, wax and others. We will not neglect either the testimonies of travelers and/or captives perverted or having crossed or resided in the region. Torn between the Spanish occupation, the regency of Algiers and the lusts of the western empire, the place of Oran, in regard of the other Mediterranean trading places, has not ceased to demonstrate the importance of commercial exchanges partly due to the supremacy of its main port of Mers-el-Kébir and the annexed ports like those of Arzew, Mostaganem and that of Honein, Rachgoun, the cabotage in the national ports of Tenes, Cherchell, Jijel, Collo, and on the other hand the regularity of the weekly markets and the caravans crossing the whole country. In the north with trades between the main ports of the Mediterranean basin Gibraltar, Cartagena, Malaga, Ibiza, Livorno, Genova, Marseille, in the west Fez, Tetouan, in the east with the regencies of Algiers and Tunis, in the south Timbuktu via Tafilaleet.*

Keywords: *Beylik; West; Mohamed El Kebir; trade ; Mediterranean; maritime traffic.*

Introducción: La Edad Moderna tuvo unos crecimientos comerciales tan importantes que podrían definirse como revolucionarios. Sin embargo, el gran progreso comercial no puede decirse que se debiera a la mejora en transportes, ya que estos seguían siendo muy rudimentarios. El comercio consistía en un intercambio de acciones entre las colectividades interiores y las principales contribuciones de las caravanas, así como todo



lo que estaba alrededor de la cuenca del Mediterráneo. A pesar de las guerras que enfrentaban a ambas partes y a las prohibiciones de la Santa Sede de comerciar con el “*enemigo de la fe*”, se dio un comercio caracterizado por el intercambio de productos provenientes del Norte de África y del Levante a cambio de plata americana amonedada. Era poca, tanto en cantidad y variedad, las mercancías que salían de los puertos hispanos, esto debido a que la demanda en los puertos levantinos y del Norte de África era escasa y debida también a la competencia con mercancías provenientes de otros países. El tráfico de dicho comercio en la Edad Moderna se amplió gracias al abaratamiento del tráfico marítimo. Dos focos muy importantes de tráfico fueron el conjunto Báltico-Mar del Norte y el Mediterráneo, que quedaban unidos a través del Estrecho de Gibraltar. El tráfico siguió un curso ascendente durante el siglo XVI, llegando al siglo XVIII. El comercio consistía en un intercambio de acciones entre las colectividades interiores y las principales contribuciones de las caravanas, así como todo lo que estaba alrededor de la cuenca del Mediterráneo. En este artículo nos preguntaremos sobre la naturaleza de los productos exportados, abordaremos la situación comercial que existía en el Beylik del Oeste, a través de algunos documentos que nos han suministrado preciosas informaciones. También vamos a describir los diferentes tráficos marítimos con las potencias marítimas del Mediterráneo, difíciles y complejas al tener que competir con el imponente fondeadero del puerto de Mazalquivir, Los intercambios comerciales durante el período del Bey Mohamad El-Kebir, las memorias del *Jaznadar*¹ del Bey, Thédenat, nos suministran interesantes datos sobre este aspecto.

El comercio durante la ocupación española de Orán y Mazalquivir: Durante la primera ocupación, el comercio de Orán con las zonas limítrofes fue, en tiempo normal, intenso y constante. Los habitantes de Krichtel iban a ofrecer a la ciudad los frutos de sus campos, la carne de sus rebaños, trigo, aceite, aves, corderos y frutas. En la segunda ocupación, en 1751 la corte prohibió hacer sementeras en Orán, cosa que anteriormente se practicaba, con lo que dificultó el abastecimiento y la libertad de comercio en la ciudad. Pronto se vio que Orán económicamente era un peso gravoso para España, al tener que sostener

1- Ministro de finanzas o tesorero; Emerit Marcel nos informa que Thédenat se definía en sus memorias, como un tesorero y al mismo tiempo un altar mayor. Marcel, Emirit, (1948) : « Les Aventures de Thédenat, esclave et ministre d'un Bey de l'Afrique (XVIIIe siècle) », *Revue Africaine*, p.164.

íntegramente los gastos que originaba la permanencia de los militares. En Orán y Mazalquivir la población protestaba contra la insuficiencia del abastecimiento, los gobernadores reclamaban constantemente, en sus informes, refuerzos, víveres y municiones. Dos jabeques aseguraban la correspondencia, dos veces al mes, con Cartagena y llevaban productos alimenticios y municiones. Los víveres frescos: verduras, frutas, leña, eran suministrados por las huertas de Krichtel¹. Algunos navíos de las costas de España, de Málaga hasta Barcelona, comerciantes y marineros de las Baleares, algunos extranjeros de Marsella, Gibraltar, Livorno y puerto de Mahón, traían productos alimenticios (harina, legumbres, vinagre, vino, tocino).

Mazalquivir era un puerto libre, con excepción del tabaco, desde 1510 hasta 1749, cuando establecieron los impuestos en todas las entradas, excepto los alimentos, el movimiento comercial volvió poco importante, porque había pocas transacciones con las tribus del interior, a excepción de algunos suministros de trigo por parte de los Beni Amer, aliados de los españoles, bajo el pretexto de impuesto en especie, cuyo equivalente eran 62 kilos por familia.

Los campos, las ciudades y las regiones intercambiaban sus productos a través de caminos transitables, cargando camellos, caballos o mulos, donde varias estaciones de jenizaros y las tribus *majzen* aseguraban la seguridad. Además de los mercados semanales, algunos lugares eran reservados a las puertas de las ciudades para permitir a los aldeanos vender cereales, olivos, ganado, cueros, lana, carbón; un pequeño comercio de cabotaje, con mahonas conocido bajo el nombre de *sandal*, se hacía entre los puertos de Collo, Ýÿÿel, Cherchell, Tenés y Mostaganem².

Algunos barcos de las costas de España, desde Málaga hasta Barcelona, pocos marineros baleares, de Ibiza y la gente mallorquina, algunos extranjeros de Marsella, Gibraltar, Puerto de Mahón y Livorno, ofrecían artículos de primera necesidad, la harina, hortalizas, entre otros. Todas las tropas y mercancías destinadas a Orán, desembarcaban en Mazalquivir. Desde prácticamente el inicio de la segunda ocupación española de Orán.

Livonios monopolizaron el comercio argelino en el momento de las guerras de Revolución y del Imperio. Iban delante de las caravanas y exportaban sus productos en Europa. De las provincias de Orán, sacaban

1- Tinthoin, Robert, (1956), *Mers el-Kébir, le grand Port*. Oran : imprimerie Heintz frères, p. 79.

2- Kaddache, Mahfoud (1998), *L'Algérie durant la période Ottomane*. Alger: OPU, pp. 218-219.



70.000 quintales de trigo y la cebada un promedio de 60.000 por año. Los exportadores no se preocupaban nada de las necesidades del país, vendían el trigo argelino a los extranjeros, incluso en tiempos de hambruna. Realizaban grandes beneficios: el trigo comprado 10 francos en 1808, y entre 3 y 5 francos en 1830 era vendido de 18 a 20 francos en Europa. Las importaciones y exportaciones sólo se permitían si se poseía licencias acordadas en contra de indemnidad por el Dey que establecía entre otras cosas, los derechos e impuestos de todo tipo¹.

El historiador J. B. Vilar (1974) afirma que existía un tráfico comercial no solo en el siglo XVIII sino también en los siglos anteriores XVI y XVII, entre los puertos de las islas baleares y los de la Regencia de Argel, principalmente con los de Azeu, Deles, Argel y Bona; pero a causa de guerras y epidemias tuvo ciertas interrupciones.² En el año 1779, entraron en el puerto de Mallorca tres embarcaciones de matrícula mallorquina, procedentes de Argel, cargadas de 160 cuarteras de trigo y 30 quintales de jabón. Tres años después, en 1782, entraron en este puerto tres embarcaciones, dos francesas y una mallorquina, con 1600 cuarteras de trigo, 200 barriles de harina y un cargamento de lana, procedentes de Argel. Y en el año 1785, entraron una mallorquina y otra francesa, cargadas de 1500 cuarteras de trigo, 250 barriles de harina y cargamento de alpiste y habas no cuantificados³. Los franceses, a menudo ex-soldados del ejército español, eran los más antiguos negociantes de la plaza de Orán. Vendían directamente a los habitantes de la plaza productos alimenticios, tejidos, cueros y carbón⁴.

Pesca de coral en Orán en el siglo XVIII: Los ingleses continuaron sus intrigas: en 1735, abastecían al Dey de Argel y lo animaban a atacar Orán por mar y por tierra, con la esperanza de obtener, a cambio, el fuerte y el puerto de Mazalquivir⁵. Los franceses trataron de adquirir un monopolio sobre la explotación del coral rojo⁶, abundante en los

1- Kaddache, Mahfoud, op.cit, p. 221.

2- Vilar, Juan Bautista, (1974), "Relaciones comerciales hispano argelinas en el periodo 1791-1814", in *Hispania*, t. XXXIV, pp. 435-442.

3- Terki Hassaine Ismet. (2005), *Relaciones Políticas y comerciales entre España y la Regencia de Argel (1700-1830)*. Tesis doctoral, Universidad de Orán, dirigida por el catedrático Emilio Sola Castaño, p. 440.

4- Robert, Tinthoin, op.cit., p. 86.

5- Carta del cónsul Dedeaux 9 de noviembre de 1735. Tinthoin, Robert, op-cit, p. 87.

6- los franceses pidieron a la Regencia de Argel, a través de la Cámara de Comercio de Marsella, el permiso para enviar 12 embarcaciones, cada una montada por cuatro hombres, para que participen en la pesquería bajo la protección de dos galeotes armados. Tinthoin, Robert, op. cit, p.91.

alrededores de Orán, a unas 30 leguas, de la isla de Colomba al Este y en los Habibas al Oeste. Este coral, de calidad superior, era explotado en aquella época, por los napolitanos, genoveses y catalanes¹, que venían cada año y hacían una pesca abundante, a pesar de que los corsarios se emboscaban en Arzeu y las Habibas. Las operaciones se limitaban entre el Cabo Falcón y Cabo Ferrat.

<i>Años</i>	<i>Número de barcos</i>
1735	24
1736	22
1741	55
1742	77
1743	27
1744	21
1745	28
1746	21
1747	12
1748	21
1749	27
1752-1754	84

Pesca de coral en Orán en el siglo XVIII, según Tinthoin

En relación con el comercio, unos treinta navíos franceses acostaban casi cada año en Mazalquivir², puerto obligatorio de Orán. Se trataba sobre todo de tartanas, barcos de 200 toneladas. Pertenecían a capitanes franceses en asociación con negociantes franceses establecidos en Orán. El itinerario de estos navíos, ida y vuelta, a partir de los puertos franceses del Mediterráneo, sobre todo de Marsella, pasando por Cartagena luego Almería, Alicante, Ibiza, Cádiz.

Relaciones comerciales entre el Beylik del oeste y Francia e Inglaterra: Desde 1752 hasta 1754, la situación se complicó para los barcos franceses que eran atacados por los corsarios marroquíes, y por la concurrencia británica, en particular en 1754, con las cargas de trigo de

1- En 1754, 70 barcos, tripulados por pescadores catalanes, practicaban la pesca del coral, bajo la protección de cuatro jabeques españoles. *Ibidem*.

2- En 1732: algunos; 1735: 31; 1736: 50; 1737: muy pocos; 1738 a 1740: el comercio cesaba; 1741: 55; 1742: 77; 1743: 27; 1744: 21; 1745: 28; 1746: 21; 1747: 12; 1748: 21; 1749: 27; 1750: ?; 1751: ?; 1752: 20; 1753: 34; 1754: 26 estos datos cogidos por Thintoin de los Archivos Nacionales de Paris. Asuntos extranjeros. B.III. n° 928. Op-cit, p. 85.



Gran Bretaña¹. Comercio al por menor, por paquete, incluye el azúcar, el cacao, café, especias, mermeladas, cerveza, salmón, tejidos (lienzo, paños, seda), artículos de mercería, hilo de coser, algodón, cuero (becerros curtidos, pieles, pelo de cabra), y velas de cera cruda, licores, peines, polvo fino, estampadas, quincallería, sombreros, papel. Los buques franceses, continuaban su cabotaje. Desde Marsella salían hacia Orán, pasando por Cartagena, luego Barcelona y Alicante. Eran menos numerosos que antes, de un 8 a un 21% por año². Son tartanas de 50 a 120 toneladas, polacras de 60 a 100, los barcos de 160 toneladas. Embarcaban para Francia: el bicarbonato, la paja, cebada, lana y desembarcaban en Orán: trigo de Marsella y de España, paja, avena, comestibles, ganado, vino y aguardiente en barriles, de los alimentos (frijoles, arroz, azúcar, verduras, bacalao, carne de cerdo salada y tocino, queso), madera leña de carbón, yeso, hierro, jabón³. Después del terremoto de 1790, y tras los ataques incesantes y asedio del ejército del Bey Mohamed El Kebir, los españoles aceptaron abandonar Orán pero guardar Marzalquivir como factoría.

El Dey insistió para la evacuación total del litoral. Les acordó una factoría en los alrededores de Mazalquivir, a continuación, se convirtió en un puerto de contrabando y de tránsito. La búsqueda de un monopolio comercial se convirtió en una lucha incesante entre los españoles, franceses e ingleses. Los pescadores españoles practicaban la pesca y la salazón del pescado que van a coger a unos 15 a 25 km de Orán. Obtenían un abastecimiento regular en pescado y cazaban atún en la estación apropiada. Esta costa es muy abundante en la pesca de coral, cuya pesca dependía de las buenas relaciones con el Bey Mohamed el-Kebir⁴.

Según escribió Roel en su descripción de la ciudad de Orán de 1789: Después de la paz con los argelinos salen los pescadores, sin recelo de que éstos les ofendan, y logran hacer más progreso en la pesca, adelantándose a cuatro y seis leguas de Orán; de cuya suerte hay un regular abasto de pescado, y se cogen buenos atunes en su tiempo. Esta costa es abundantísima de coral, cuya pesca nos era de mucha utilidad; pero ya no la hacemos, por no permitirlo el Bey de Mascara, fundándose en

1- Los ingleses de Gibraltar aceptaban a los corsarios marroquíes e incluso solicitaron a los Baleares a ayudarles contra los buques franceses, para que ya no puedan navegar por el Mediterráneo occidental, *ibid*, p. 88.

2- 1763: 8, 1764: 13 y 1800 toneladas, 1765: 19; 1766: 21 y 3140 toneladas, 1774: 10 toneladas, *ibid*.

3- Thintoin , *op-cit*, pp. 89-90.

4- En 1797, el derecho a pescar en la costa occidental de coral de Orán les había concedido. *Ídem*, pp. 82-83.

que nadie tiene derecho a ejecutar la pesca en las aguas de su territorio; de que resulta quedarnos cómoda proporción para ejecutarla en otra parte¹.

El comercio bajo la autoridad del Bey Mohamed El Kebir: Bajo la autoridad de los turcos, sólo el contrabando sigue importando en el puerto de Mazalquivir, desde el puerto Inglés de Gibraltar. Mazalquivir se convirtió en el emporio comercial de la provincia después de la evacuación de los españoles. Esta nueva función se crea por la seguridad del anclaje, casi único punto de refugio en una costa inhóspita, su presencia en una ruta marítima muy frecuentada en el paso desde el Atlántico hasta el Mediterráneo occidental a través del Estrecho de Gibraltar, hacia comercio de cabotaje entre los puertos del Magreb, la existencia de vías de penetración fácil hacia el interior del oranesado y el Sahara². Caravanas llevan productos de Fez, al Sahara y Argel, traídos de Marsella, Livorno y Túnez. Un total de casi 2 millones de francos de mercancía se intercambiaban contra granos y otros productos de la provincia que se exportaban a través del puerto de Mazalquivir, el de Arzeu, las boquillas del Río Salado³ y el de Tafna⁴, siempre por mediación de los Judíos quien, con algunos moriscos, hacían el comercio en las ciudades, bajo el monopolio del Bey⁵.

Los intercambios comerciales durante el periodo del Bey Muhamad El-Kebir, el cargamento de los navíos de origen francés e inglés que venían en el puerto de Mostaganem, llevaba granos de toda forma, lana y cera, como lo atestigua su ministro de hacienda Thédenat : « son grandes producciones de este país y que hacen todo su comercio. Abastecía a muchas naciones. Durante algunos años, vi que hemos cargado hasta 10 navíos tanto franceses que ingleses, lo que demostraba las cantidades de granos que podemos recoger de este país dependiente del Bey de Mascara, mismo para la lana y la cera que produce ». Estos números, muy verosímiles, completan los que son suministrados por Venture de Paradis (1898) indica un progreso sensible del comercio del Beylik del Oeste al final del siglo XVIII.

1- Roel, Luis, (1790): « *Descripción particular concisa pero verdadera de la ciudad de Orán en Africa según su estado y circunstancias en fin del año de 1789* », por un Secretario Jubilado de Capitanía General de Provincia, Madrid: imprimiría Blas Román, pp. 18-19.

2- Tafilalet es el punto de partida de las caravanas de Tombuctú, en Malí. Tinthoin, op.cit., p. 92.

3- Actual localidad de El Malah, 60 km al oeste de Orán.

4- un puerto llamado Portus Sigengis en el siglo V antes de J.C., y donde está batida la actual localidad de Rachgoun en el país de Oulhaça. Ciudad de Siga fue ubicado a dos kilómetros al sur de la desembocadura del río Tafna, frente a la isla de Rachgoun.

5- Robert, Tinthoin, op.cit., p. 93.



Kaddache M., que cita también Venture de Paradis, anuncia que en el Oeste, el comercio del trigo data del periodo de Mohamed El-Kebir, este último construyó numerosos depósitos en Arzeu para almacenar el trigo antes de ser exportado. El trigo argelino servía para fabricar la sémola, las pastas de Génova y las galletas..., había para los granos, en medida, 30 cargamentos en Arzeu que ha aumentado, en 1788, con los puertos de Argel, Deles, Bugía y sobre todo de Anaba, 150 000 cargas de trigo, de cebada y de legumbres. En 1787, casi 25 bastimentos franceses y extranjeros cargaron en Arzeu sobre todo granos, lana, cera y cuero. Venture de Paradis interpreta este comercio como un índice notable de la vida económica de un país donde el cautivo del Bey, el francés Thédénat, deploraba en sus memorias la desolación de inmensos llanos fértiles pero privados de irrigación. La importancia del impuesto anual pagado por el Beylik del Oeste al Dey de Argel atestigua ya la importancia de los recursos, el Jasnadar Thédénat lo evalúa a 666.000 francos por año.

Según Caporal B. la exportación de estos diversos productos, que se desarrolló rápidamente bajo el impulso de Mohamed El Kebir, fue objeto de una organización estricta. Después de la liberación de Orán y Mazalquivir, sus muelles, con sus depósitos, conocieron un auge importante. O quería evitar el contrabando por la costa, o quería reducir sus gastos administrativos, el Bey había limitado el derecho de exportación a estos puertos, así como a Arzeu y eL-Malah. Los permisos de exportación, que el Bey intercambiaba, sólo se recibieron en estos lugares. Estaba expresamente prohibido exportar e importar a otras localidades. Orán, Mazalquivir y Arzeu en el Beylik de Orán, así como Bona en el de Constantina representaban, según el cónsul general de Inglaterra en Argel, los principales lugares comerciales de la Regencia, mucho más importantes que Argel, que no exportaba ni cereales, ni ganado¹.

Mazalquivir tenía un excelente anclaje en aguas profundas protegido de los peligrosos vientos del noreste por la montaña de Santon, era incluso más que en la época española, el verdadero puerto y almacén de la capital de Beylik. De hecho, si Orán tenía almacenes magníficos en la marina, por otro lado, su bahía, mal protegida, prácticamente no se utilizaba para la navegación porque una brisa suave del noreste era

1- Caporal, Bernard, (2012), *Oran, capital du Beylik de l'Ouest 1792-1831*, Alger : éditions Alpha, p.375.

suficiente para prohibir el estacionamiento de los navíos¹. Las operaciones de carga y descarga de los raros veleros que, sin embargo, fondearon en la bahía de Orán se llevaron a cabo mediante estos barcos que, además, no podían arriesgarse a salir más de cien días al año, incluidos cuarenta en invierno². Por lo tanto, las mercancías se transportaban de Orán a Mazalquivir en pequeñas embarcaciones o, muy comúnmente, por tierra, en camellos. Arzeu, debido a su bahía que hizo de su puerto un refugio más seguro del Mediterráneo donde los barcos de un gran tonelaje podían atracar en sus muelles y donde los Beyes habían construido almacenes, era un lugar privilegiado comercialmente. Además, las tribus de los alrededores poseían una gran cantidad de camellos y animales de carga, su actividad principal residía en el transporte, facilitaba las relaciones entre las tribus agrícolas y los exportadores que venían a recoger los granos³.

Arzeu exportaba a principios del siglo XIX una gran cantidad de cereales de todo tipo, ganado, lana, ceras y pieles, escribió el cónsul general de Inglaterra en Argel. Durante su período de actividad más intenso, este puerto cargaba de 200 a 250 barcos cada año y sus exportaciones no eran menos de 20,000 a 30,000 fanegas del trigo por semana. El Dey y los Beyes eran los verdaderos maestros indiscutibles del comercio. Ellos mismos eran comerciantes. El Bey de Orán adquiría productos de exportación a precios actuales, como el trigo, por ejemplo, y lo revendía al mejor y último postor. Así multiplicó el precio por tres o cuatro. Mohamed El Kebir, alrededor de 1790, compraba la medida por dos patacas chicas y la vendía por siete, obteniendo así enormes ganancias que, en buena política, compartió con las autoridades de Argel, el Dey y todo los grandes oficiales del gobierno, al aumentar los regalos habituales⁴.

A menudo el Dey y los Beyes se liberaron de su dominio sobre el comercio con extranjeros, con mayor frecuencia judíos, especialmente de Livorno, como los Bacri y los Busnach, por citar solo los más importantes. Esos últimos ejercieron una influencia innegable en los Deyes Hassan (1790-1798) y Mustafa (1798-1805). Su control se hizo absoluto a nivel comercial, incluso en el Beylik del Oeste. Ningún barco,

1- Tinthoin, Robert, (1956), *Mers el Kebir*, Oran : L. Fouque, p.99.

2- Tinthoin, Robert, (1947), *Colonisation et évolution des genres de vie dans la région ouest d'Oran de 1830 à 1885*, Oran : L. Fouque, p. 45

3- Venture, de Paradis, (1898), *Alger au XVIII siècle*, Alger : éditions E. Fagnan, p.22.

4- Hamdan, Khodja, (1985), *Le Miroir. Aperçu historique et statistique sur la Régence d'Alger*, Paris : Sinbad, p.84.



para preservar su monopolio, tenía derecho a cargar o descargar mercancías sin la autorización expresa del Bey y ningún comerciante podía establecerse allí. Verdaderos testaferros en lugar de intermediarios, permitían a los Deyes y los Beyes obtener grandes ganancias, sin entablar negociaciones delicadas con estados o cónsules extranjeros. Estos comerciantes judíos tenían puestos de comercio en los grandes puertos del Mediterráneo, practicaban un sistema perfeccionado de pago y podían acordar, sin regatear los plazos, amplias facilidades de pago mediante precios de venta que podían subir hasta el triple del precio normal¹.

Las familias judías Busnach y Bacri desempeñaron un papel considerable en el comercio exterior de Argelia. Entre 1793 y 1798, las dos familias abastecían de trigo a los ejércitos franceses, italianos y de Egipto. Y gracias a Livorno, que desempeñaba un cierto papel, traían muchos productos y llevaban artículos de lujo, realizando beneficios extraordinarios. La habilidad de los comerciantes judíos de Argel, los transformó en un poder económico en el Mediterráneo, para disgusto de la Cámara de Comercio de Marsella, con lo cual desempeñó un papel importante en la política interior y exterior del Estado argelino. En 1800, Mazalquivir, el puerto de Orán, exportaba anualmente de 30.000 a 60.000 quintales de lana, entre 10.000 y 12.000 quintales de cuero, de 3000 a 4000 quintales de pieles de cabra, de 600 a 700 cargas de trigo, de 5.000 a 8.000 fanegas cada una², o sea alrededor de 1,2 millones de kilos de trigo, un total de cerca de 200.000 toneladas.

Los cereales eran el producto más exportado, Mohamed El Kebir tenía grandes cantidades de ellos porque había alentado su cultivo en su región. Estableció un sistema de préstamos para estimular su producción, 48, y construyó tiendas en Arzeu donde un agente pagaba en efectivo por el trigo que los cultivadores traían allí³.

En 1808 Boutin en su informe citado en Berjaud L. señaló que Arzeu- Orán -Mazalquivir exportaba, en promedio por año, 300 000 medidas de grano, es decir, un tercio del contingente que salía de Argelia. Las exportaciones de granos del Beylik de Orán eran muy irregulares. No siempre tenían la importancia que conocían a finales del siglo XVIII y principios del XIX debido a la gran fluctuación de los cultivos debido a

1- Julien, Charles André, (1969), *Histoire de l'Afrique du Nord. Tunisie, Algérie, Maroc, de la conquête arabe à 1830*, (2^o édition), Paris : Payot, pp.12-13.

2- Una fanega equivale a 60 litros.

3- Desfontaines, Louiche René (1838), *Fragments d'un voyage dans les Régences d'Alger et de Tunis fait de 1783 à 1786*, Paris : Librairie de Gide, P.183.



factores como la inseguridad en el Beylik, la escasez de alimentos, las epidemias y las crisis con los países compradores. Las revueltas que ensangrentaron el Beylik de Orán, tuvieron graves consecuencias sobre la producción de los cereales¹.

Las hambrunas causadas por la sequía también fueron periódicamente la causa de la disminución, si no a veces, incluso de la prohibición de las exportaciones de granos. Por ejemplo, en 1794 el Dey prohibió la venta de granos en el extranjero. En 1798, el Bey Osman obtuvo autorización de Argel solo para exportar apenas 10,000 medidas. En 1805, la sequía y la hambruna provocaron la revuelta que costó la vida a Busnach y Hassan pacha; Siguió una reducción drástica en las expediciones de granos. Desde 1815 y durante unos diez años, la aridez se extendió en el Beylik de Orán. En 1816, el precio del trigo se había multiplicado por diez en Argel. En 1817, la cosecha había sido mala. El Beylik del oeste conoció una grave escasez como resultado de una sequía extrema. La hambruna se desata nuevamente en 1821-22. Estos años, entre otros, fueron ciertamente ruinosos para el comercio de granos. Más generalmente podríamos contar dieciséis años difíciles, ver catastróficos en el siglo XVIII y once de 1800 a 1827, añadiendo a la sequía en algunos casos, numerosas invasiones de saltamontes en 1813, 1814, 1815, 1822 y 1824². En menor medida, también las epidemias, al alentar a los barcos a evitar Orán a veces reduciendo sus actividades comerciales. En 1794, la peste arrasó en Orán, los barcos no se atrevieron a aventurarse allí. Entre 1817 y 1823, la epidemia había limitado considerablemente el paso de barcos a Orán.

Relaciones Comerciales del Beylik de Orán con España: Una vez terminadas las hostilidades, entre soldados españoles de la plaza de Orán y las tropas del Bey Mohamed El Kebir, seguidas por unas negociaciones entre los dos países, se firmó el 12 de septiembre de 1791 el convenio de Orán y Mazalquivir, que estipulaba en sus 9 artículos el modo de evacuar las dos plazas definitivamente y las modalidades del establecimiento del monopolio comercial en la plaza de Orán, para el desarrollo del comercio español en los puertos argelinos fuera de Argel, este convenio fue sustituido por otro texto que otorgaba a las embarcaciones españolas la

1- Berjaud, L., (1950), *Boutin, agent secret de Napoléon Ier et précurseur de l'Algérie française*, Paris: Chambriand, p.270.

2- Berbrugger, Adrien, (1871), « La Régence d'Alger sous le Consulat et l'Empire », in *Revue Africaine*, t. XV, p. 329.



libertad de acceder a todos los puertos argelinos, sin pasar por Argel para pedir el permiso del Dey¹.

El plan de España era crear en Orán una factoría exclusiva como la que Francia poseía en el Beylik de Constantina. La compañía que iba a allanar el camino para el establecimiento comercial español en Orán, por un año de prueba, se llamaba Campana, Riso y Patron. Con sede en Cádiz, Marruecos ya le había concedido. Don Manuel Álvarez Campana llegó a Argel a principios de 1792, donando regalos de 63.000 reales al Dey y entregándoles a los principales oficiales de la Regencia unos 45.000 reales. Campana luego se unió al Beylik de Orán, fue recibido en Mazalquivir como el comerciante más influyente de la Regencia. El Bey y su séquito recibieron regalos por un valor de 50.000 reales, el 26 de marzo de 1792, tomó posesión de las tiendas habilitadas para él en la Marina en antiguos almacenes españoles y se instaló en el barrio con nueve empleados².

Arzeu continuó recibiendo barcos españoles, franceses e ingleses que salieron cargados de grano. Según los informes elaborados por L. Cara del Aguila³, los propietarios de embarcaciones ibéricas habían retirado, en 1791, 10.000 medidas de grano por un valor de 280.000 reales y, mientras tanto, la empresa Goyeneche, Rigal y Urrutia habían adquirido 50.000 medidas en 1790 estimado en 1.130.000 reales y obtuvo la promesa de venta de 100.000 medidas para 1792. Francia e Inglaterra también venían a abastecerse a Arzeu de manera que las exportaciones prácticamente alcanzaran los límites de las posibilidades del Beylik. La compañía Campana, por falta de mercancías disponibles para la exportación, por lo tanto recibía solo bajas cargas. Además, al estar autorizado Mohamed El Kebir para vender al mejor postor, la importancia de la demanda ocasionó la subida de los precios. Pero aquí aún Campana estaba en desventaja en comparación con sus competidores, quienes no tenían que pagar la deuda al Dey, cada mes, la contribución de 1.000 monedas de oro.

En estas condiciones, la factoría Campana funcionó con pérdidas. Los altos precios, el importe de la contribución, los gastos ocasionados por los regalos ofrecidos al Dey y al Bey, los costos de funcionamiento no fueron compensados por los beneficios obtenidos de las cantidades relativamente reducidas de cereales entregados a Orán por el Bey.

1- Ismet, Terki Hassain, *op.cit.*, pp. 480-481.

2- Vilar, Juan Bautista, *op-cit*, pp. 435-442.

3- Cara del Aguila, Luis *op-cit*, pp. 63-68.



Campana solo había obtenido trigo por un valor de 1.003.529 reales, mientras que Goyeneche¹ había beneficiado de granos, en Arzeu, por 1.380.000 reales².

La pérdida del monopolio otorgado a España dejó a Mohamed El Kebir la posibilidad de comerciar libremente en Orán. Los comerciantes extranjeros ya comenzaban a frecuentar el puerto de la capital de Beylik, condenando la factoría Campana a la asfixia. Mohamed El Kebir redujo cada vez más su oferta de cereales a esa y le ofreció solo productos a los cuales no encontraba compradores. Por lo tanto, la única salida para Campana seguía siendo el cierre de su empresa en Orán y dejar la capital del Beylik. Así terminó este proyecto querido para los negociadores del Convenio de Orán y para Floridablanca en particular, cuyo objetivo era crear la contraparte, en Orán, de la Compagnie d'Afrique. Proyecto que Mohamed El Kebir no quería ver realizado, por interés personal y también por el de su Beylik. El eclipse del comercio ibérico en Orán se extendió durante una docena de años si exceptuamos el envío de 10.000 medidas de trigo compradas a la compañía Bacri y Busnach, para luchar contra la hambruna que se extendió en 1799 en el sur de la Península³.

Según Vilar J.B., a principios del siglo XIX, con Bénito Patron, ex asociado de Campana, se preveía un intercambio de cereales exportados desde los puertos del Beylik del oeste contra el racionamiento de cañones, pero la intervención de Bacri y Busnach, quien reinaban sin compartir el comercio de cereales a lo largo de la Regencia, falló el proyecto. En 1804, España se vio obligada a entregar al Dey de Argel 9 piezas de cañones de 24 y 9 de 18. En 1805 se consumó la caída de los dos comerciantes judíos, pero el Dey decretó la casi prohibición de cualquier entrega de cereales, en razón de la escasez que imperaba en Argelia.

A partir de 1809 hubo un renacimiento del comercio de granos con España. Venía, no de las grandes compañías comerciales, sino

1- La empresa que fue autorizada por el Secretario de Estado para realizar comercio con la Regencia fue la del Conde Miguel de Goyeneche, con una nueva asociación de L. Rigal y Urrutia. Esta empresa era el principal proveedor de suministros al ejército de las principales ciudades de Valencia, Murcia, Málaga, Algeciras, Ceuta, Melilla y Orán. Pero debido a que la producción nacional fue muy insuficiente, durante este período, debido a los largos años de sequía, que necesitaba anualmente cientos de miles de medidas de granos, esta empresa se vio obligada a recurrir al mercado argelino. Para esto, necesitaba el apoyo del Primer Secretario de Estado español, el Conde de Floridablanca, para tomar medidas para obtener la autorización para establecer un punto comercial en Argel o Arzeu.

2- Cara del Aguila, Luis, op-cit, pp. 93-94.

3- Idem, pp. 125-130.



especialmente de los propietarios de embarcaciones con el apoyo de los cónsules acreditados en la Regencia. Las cantidades transportadas, principalmente de Orán y Arzeu, estaban lejos de ser insignificantes, Argel no exportaban prácticamente trigo y Bona era controlada por Francia¹.

En 1810, se compraron 34.600 medidas, por valor de 1.380.000 reales, a Orán. En 1811 el movimiento aumentó con 51.000 mediciones enviadas, por 2.932.000 reales. En 1812, sin embargo, se reanudó la caída de las exportaciones. Solo 30.000 medidas, por 1.725.000 reales, dejaron los puertos del Beylik del oeste. Desde 1813, solo suministraron algunas cargas simbólicas. Ese año apenas se cargaron 5.000 medidas por valor de 287.500 reales para España². El descenso del nivel de las relaciones comerciales entre Orán y España nunca se interrumpió además de un lento deterioro de las relaciones diplomáticas con la Regencia que condujo al conflicto de 1822 que no encontró soluciones hasta 1825. En 1826, el Dey declaró la guerra a España, que compró la paz unos meses más tarde, al precio de 1.500.000 francos. El comercio con la Regencia y con Orán y su Beylik se reanudaron, pero sin recuperar la escala de antaño. A pesar de la buena voluntad de Campana, que observamos al principio, la empresa tenía problemas para comenzar debido a algunos problemas y especialmente a la cuestión de los precios de granos establecidos por el Bey, vinculados a una fuerte demanda externa y competitividad creada por la presencia del puerto de Arzeu. Los cereales constituían la mayor parte de las compras de España en Argelia. Sin embargo, además de los granos, la Península Ibérica se procuraba en la Regencia cueros, lanas y bovinos pero en cantidades mucho menores. La exportación de cueros tuvo importancia después de los cereales. Solo Campana y en 3 años compró a Orán 20.000 pieles que representan la mitad de lo que el Beylik podría poner en el mercado³.

El comercio de ganado era de menor interés para los comerciantes debido a los problemas que planteaba, por lo que no era rentable. Larrea prácticamente obligó a la compañía Campana a ayudar a suministrar ganado a Barcelona y las Baleares. En 1793, alrededor de 7000 ovejas y

1- VILAR, Juan Bautista, (1975), "Los judíos de Argel, Orán y Gibraltar, intermediarios del tráfico hispano-argelino entre 1791 y 1830: el asunto Bacri", *Miscelanea de Estudios árabes y hebraicos*, Universidad de Granada, t. XXIV/2, pp. 67-73.

2- LESPES, René, (1934), "Oran, ville et port, avant l'occupation française (1831)", in *Revue Africaine*, LXXV, p. 332.

3- MASSON, Paul, (1903), *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, Paris : Hachette, P. 314.

unos 1200 bueyes fueron enviados allí. Otros puertos, como Almería, Málaga, Alicante también recibieron bovinos y ovinos, y con el cierre de la factoría Campana este comercio desapareció. Se reanudó masivamente, desde los puertos de Arzeu y Mazalquivir, para abastecer a las tropas inglesas y españolas que luchaban contra los ejércitos de Napoleón. En 1810, se efectuaron 7 cargas, 19 en 1811, 37 en 1812, o aproximadamente 20,000 cabezas durante estos 3 años. En 1813 el cónsul español exportó 400 caballos para su gobierno. La lana, ceras, aceite, sebo, frijoles, granalla de hierro, azufre, pimientos, algodones también se exportaban de Argelia a España¹. Importante socio comercial de Orán y su Beylik, después de la firma del Convenio de 1791, España no pudo mantener esta posición durante mucho tiempo frente a la competencia de Francia e Inglaterra. La retirada de los españoles, y además los problemas de la empresa Campana y las otras compañías, fue compensado por la llegada de franceses e ingleses que se hicieron cada vez más presentes en Arzeu y Orán.

Conclusión: Las exportaciones de granos del Beylik del Oeste eran muy irregulares, no tenían siempre la importancia que conocieron a finales del siglo XVIII y principios del XIX, por causa de la amplia fluctuación de los cultivos debido a factores como la inseguridad en el Beylik, hambrunas y epidemias. Algunas crisis de orden político y económico llegaron a interferir en las relaciones comerciales entre la Regencia y sus principales clientes, España, Francia e Inglaterra hasta el punto de alterarlos severamente, incluso si no les pusieran fin. Recordamos la guerra de 1799 a 1801 entre Francia y la Regencia tras la campaña de Bonaparte en Egipto², la acción llevada por el escuadrón inglés de Lord Exmouth en 1816 y la, nueve años después, del almirante Neal, o aún el conflicto argelino-español. Este último cuarto del siglo XVIII puede ser considerado como una época de renacimiento argelino, desgraciadamente interrumpido. Nos preguntamos sobre este florecimiento económico, hubiera sido capaz de desarrollarse si las condiciones de la política exterior habrían sido mejores. Hay un problema que los historiadores

1- Cara del Aguila, Luis, op-cit, pp. 280-285.

2- Durante la campaña de Bonaparte en Egipto (1798 - 1799), los comerciantes Busnach y Jacob Bacri, propusieron al Directorio suministrar trigo al ejército francés. Se firma el contrato y el Dey de Argel adelanta el dinero para toda la operación. Las cajas del Directorio están vacías y el pago se pospone. Una vez en el poder, Napoleón pospone el pago de sus deudas hasta el final de la guerra. Bajo la Restauración, el gobierno de Luis XVIII reembolsó la mitad de la suma, la otra parte se bloqueó en el contexto de un arbitraje jurídico y, por lo tanto, nunca se pagó en 1830. Pierre Montagnon, La conquête de l'Algérie, Pygmalion, 1986.

deben tratar con la ayuda de documentos y fuentes ya conocidos y con aquellos que no deben renunciar a descubrirlos todavía.

Bibliografía:

- Berbrugger, Adrien, (1871), «La Régence d'Alger sous le Consulat et l'Empire », in *Revue Africaine*, t. XV.
- Berjaud, L., (1950), *Boutin, agent secret de Napoléon Ier et précurseur de l'Algérie française*, Paris: Chambriand.
- Caporal, Bernard, (2012), *Orán, capital du Beylik de l'Ouest 1792-1831*, Alger : éditions Alpha.
- Desfontaines, Louiche René (1838), *Fragments d'un voyage dans les Régences d'Alger et de Tunis fait de 1783 à 1786*, Paris : Librairie de Gide.
- Hamdan Khodja, (1985), *Le Miroir. Aperçu historique et statistique sur la Regence d'Alger*, Paris : Sinbad.
- Julien, Charles André (1969), *Histoire de l'Afrique du Nord. Tunisie, Algérie, Maroc, de la conquête arabe à 1830*, (2^e édition), Paris, Payot.
- Kaddache Mahfoud (1998): *L'Algérie durant la période Ottomane*. Alger: OPU.
- Lespes, René, (1934), "Oran, ville et port, avant l'occupation française (1831)", in *Revue Africaine*, LXXV.
- Lieussou, (1857): *Étude sur les ports de l'Algérie*. 2^a edición publicada por el Departamento de Guerra y de la Marina. Paris: Paul Dupont.
- Marcel, Emirit, (1948) : « Les Aventures de Thédenat, esclave et ministre d'un Bey de l'Afrique (XVIII^e siècle) », *Revue Africaine*.
- Masson, Paul, (1903), *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, Paris: Hachette.
- Montagnon, Pierre, *La conquête de l'Algérie*, Pygmalion, 1986.
- Roel, Luis, (1790): « *Descripción particular concisa pero verdadera de la ciudad de Orán en Africa según su estado y circunstancias en fin del año de 1789* », por un Secretario Jubilado de Capitanía General de Provincia, Madrid: imprimiría Blas Román.
- Terki Hassaine, Ismet. (2005), *Relaciones Políticas y comerciales entre España y la Regencia de Argel (1700-1830)*. Tesis doctoral, Universidad de Orán, dirigida por el catedrático Emilio Sola Castaño.
- Tinthon, Robert, (1947), *colonisation et évolution des genres de vie dans la région ouest d'Oran de 1830 à 1885*, Oran, L. Fouque.
- Tinthoin, Robert, (1956): *Mers el-Kébir, le grand Port*. Oran : imprimerie Heintz frères.
- Venture, de Paradis, (1898), *Alger au XVIII^e siècle*, Alger : éditions E. Fagnan, p.22.
- Vilar, Juan Bautista, (1974), "Relaciones comerciales hispano argelinas en el periodo 1791-1814", in *Hispania*, t. XXXIV, pp. 435-442.
- Vilar, Juan Bautista, (1975), "Los judíos de Argel, Orán y Gibraltar, intermediarios del trafico hispano-argelino entre 1791 y 1830: el asunto Bacri", *Miscelánea de Estudios árabes y hebraicos*, Universidad de Granada, t. XXIV/2, 1975, pp. 67-73.