

Noticias sobre comercio español en la costa de Africa a mediados del siglo XIX

ARTURO ARNALTE

El siglo XIX ve nacer un nuevo tipo de relaciones económicas entre Africa y Europa en las que el tráfico de esclavos va siendo paulatinamente sustituido por intercambios comerciales de otra índole: los comerciantes europeos venden armas y otros productos manufacturados, además de tabaco y ron, a los reyes africanos de la costa a cambio de madera, pieles, oro, marfil y diversos productos agrícolas.

Aunque la trata de esclavos experimenta un auge sin precedentes durante la primera mitad del siglo, debido especialmente a la demanda de mano de obra de las plantaciones azucareras de Cuba y Brasil, los esfuerzos abolicionistas de Gran Bretaña y las nuevas relaciones internacionales de producción permiten que Africa deje de ser exclusivamente un almacén de mano de obra barata para las colonias de ultramar, como lo ha sido durante los tres siglos anteriores, y comience a ser codiciada como un nuevo horizonte de expansión económica.

Gran parte del tráfico de esclavos, que a partir de 1820 se efectúa de manera clandestina, es llevado a cabo en el XIX por negreros españoles o en buques contratados por esclavistas españoles, aunque muchos enarbolan bandera de otras nacionalidades.

Aunque el Gobierno español firmó en 1817 y en 1835 sendos tratados para la abolición de la trata negrera con Londres, las autoridades de Madrid antepusieron las necesidades de la oligarquía esclavista de la isla de Cuba al cumplimiento de sus compromisos internacionales, dejando hacer a los negreros y participando sólo de manera formal en la represión de este comercio de seres humanos.

Sin embargo, España es consciente a mediados de siglo de la importancia creciente que van adquiriendo las colonias europeas en la costa de Africa y los horizontes económicos que se ofrecen en un continente que poco a poco se va abriendo a los exploradores europeos, aunque las vicisitudes de la política interna y la debilidad de la Armada española no permitan a Madrid obtener provecho de sus posesiones en el golfo de Guinea hasta principios del presente siglo.

En virtud del tratado de 1817 para la represión del tráfico negrero, España cuenta con representantes en la costa de Africa. El tratado preveía la creación de dos tribunales mixtos encargados de juzgar a los barcos sospechosos de dedicarse a la trata negrera, uno en La Habana y otro en la colonia inglesa de Sierra Leona.

La presencia española en este pequeño enclave de la costa occidental africana fue muy irregular durante los primeros años de su funcionamiento, aquéllos en los que el tribunal de Freetown efectúa la mayor parte de sus trabajos. Sólo entre 1819 y 1821 contó España con dos representantes, un juez y un árbitro, en el tribunal mixto de Sierra Leona. Pero, a partir de 1845, la presencia española es más regular y se prolonga de forma casi ininterrumpida hasta 1873, año en que Londres decide unilateralmente clausurar los locales del tribunal. Aún más, los representantes españoles en Freetown son, desde 1845, no sólo el juez y el árbitro del tribunal mixto, sino también el cónsul y el vicecónsul de España respectivamente, lo que testimonia el interés que comienza a despertar Africa en España.

Interés que no se justifica tanto por la represión de la trata, sólo cuatro buques de nacionalidad española son juzgados por el tribunal mixto desde 1846 hasta 1873, como por las posibilidades comerciales que ofrece Africa.

En la segunda mitad del siglo se producen varias expediciones de casas comerciales catalanas y los cónsules españoles elaboran una serie de memorias sobre la marcha del comercio en Sierra Leona y territorios adyacentes, que dan testimonio del esfuerzo de algunos pioneros españoles y de las autoridades para abrirse camino junto a británicos y franceses en la explotación económica de los recursos africanos.

Cuando el cónsul Fabricio Potestad llega a Freetown en 1845 a cubrir una plaza en el tribunal mixto, que lleva vacante desde 1821, recibe unas «instrucciones confidenciales»¹ en las que le insta, entre otras cosas, a hacer un estudio de las posibilidades de penetración comercial española en Africa. Poco es, de momento, lo que este cónsul y sus sucesores pudieron hacer para fomentar el comercio español en la zona. Sus observaciones sobre los motivos de la condena de buques españoles en Freetown, sin embargo, influyen en la creencia española de que el consulado debe servir, ante todo, para proteger y fomentar el comercio español en Africa.

Un brillante porvenir comercial

Trece años después, en 1858, el cónsul Zugasti llega a Freetown con un pliego de instrucciones precisas «de cuyo buen desempeño depende en gran medida el desarrollo y prosperidad futura del comercio español en la costa occidental de Africa»².

1. Archivo Histórico Nacional, Sección de Estado, Legajo 8024-2.

2. AHN, Legajo 8048, Instrucciones a Zugasti, 27 de febrero de 1858.

Este segundo texto, más detallado que el de 1845, explica al cónsul que «El Tratado de 1835, celebrado por ambos gobiernos, español e inglés, con el noble propósito de extinguir el inhumano tráfico de esclavos, ha sido interpretado en estos últimos tiempos por los jefes de los cruceros y por los jefes británicos del Tribunal mixto en un sentido por extremo contrario a nuestros intereses mercantiles. Prevaleciéndose de este Tratado se han hecho apresamientos de barcos que se emplean en un comercio legítimo, y se han causado lamentables pérdidas a casas de comercio españolas».

El resultado para los intereses nacionales es que muchos comerciantes «se han retraído de seguir enviando sus buques a la costa de Africa». Sin embargo, Madrid recuerda a Zugasti que: «aquellos países ofrecen a nuestro comercio un brillante porvenir».

Las instrucciones consideran que: «Bajo el pretexto de perseguir la trata, se detienen y visitan los buques y son condenados por meros y leves indicios, ya destruidos antes de condenarlos, sin que después de absueltos se indemnice a los dueños de la pérdida».

El documento cita los casos del *Fernando Poo* y de la *Conchita*, buques mercantes españoles a los que se considera injustamente condenados.

Por ello, leemos, «es pues de todo punto necesario que se esmere V.S. y procure con el mayor recelo que no se repitan semejantes males en el futuro. A este fin defenderá V.S. enérgicamente los legítimos intereses españoles, cuando ocurriere un nuevo juicio, y protestará contra toda torcida interpretación de cualquier artículo del tratado que nos sea contraria, como por ejemplo la que ha dado motivo a la condenación de la *Conchita*. Cuando por la vaguedad o ambigüedad de la letra del tratado no sea posible atenerse a ella hará V.S. porque prevalezca la interpretación más favorable al barco encausado. Por último, para lograr que haya siempre en el Tribunal Mixto una persona que represente y defienda los intereses de España, dado el caso de que por enfermedad o por otra causa no pueda V.S. asistir en él como juez, nombrará V.S. un árbitro español y hará que sea reconocido como tal por las autoridades de Sierra Leona, procurando que este nombramiento recaiga en un sujeto celoso y entendido».

Los archivos consultados no arrojan luz completa sobre los motivos de queja por la condena de los barcos citados en las instrucciones. Es probable que se tratara de expediciones con afanes comerciales que se vieran envueltas en la represión de la trata por falta de documentación adecuada que demostrara su carácter de tráfico legal.

La *Conchita*, un barco mercante de la compañía Vidal de Barcelona, fue además víctima del saqueo de los marineros británicos que procedieron a su detención por presunto negrero, según el cónsul interino Porchat³.

3. AHN, Legajo 8048, Informe acerca de algunos despachos del cónsul en Sierra Leona en que se da cuenta de la conducta observada por los cruceros ingleses con varios tripulantes españoles de los buques negreros, 3 de julio de 1858.

No obstante, parece que lentamente España va levantando un poco el comercio legal en la costa de Africa. Algunas compañías comerciales abren factorías en Africa. También a partir de ahora, España cuenta con más representantes diplomáticos en Africa. Poco es lo que se conserva de su experiencia, al menos en el Ministerio de Asuntos Exteriores. Sin embargo, desde la constante fuente de información que supone Sierra Leona, llegan los ecos de españoles que pasan por Freetown haciendo escala con destino a Accra, o que escriben desde Funchal, en Madeira. Señal de que se intenta un cierto intercambio exploratorio. El control inglés de los mares es un obstáculo para ello en un momento en que España tiene cada vez más interés por saber qué se cuece por Africa y cómo levantar cabeza en un continente para cuya colonización llega tarde y en retirada de América.

Las instrucciones que recibe Zugasti citadas anteriormente tienen justificación. Un barco con tinajas para almacenar aceite de palma, comprado en Africa, puede, en virtud del tratado de 1835, convertirse en sospechoso de negrero, ya que las tinajas pueden ser consideradas como depósitos de agua para dar de beber a un pasaje esclavo durante la travesía hacia América.

El tratado de 1835, que sustituye al de 1817, contempla la posibilidad de condenar a un buque por negrero aunque no se hallen esclavos a su bordo, siempre que en el buque haya uno o varios elementos de los empleados en la trata de esclavos, como maderos de sobra, cadenas, hierros o cantidades de comida y agua juzgadas excesivas para las necesidades de la tripulación.

Hay que vigilar que una interpretación abusiva del tratado no perjudique los intereses legítimos españoles. Como España no dispone de una flota que garantice la seguridad de sus naturales en el mar, el consulado en Sierra Leona pasa a ser un puesto de observación para suplir esa carencia.

Un sombrero de tres picos con un plumero encarnado

La primera oferta comercial de que dejan constancia los cónsules españoles se produce en 1846. Un rey de la costa envía una misiva a la reina Isabel II de España, que transcribe el sucesor de Potestad en el consulado, Juan José García: «El Rey negro Mana de Gallinas que manda un territorio de mas de mil leguas de extensión me escribe con fecha 6 del corriente lo que sigue: Al Consul de los Españoles en Sierra Leona, el Rey de Gallinas Mana pide que el Consul de España transcriba su carta á la Reyna de España hermana del rey Mana segun el dice Ysabel 2a. para que haga le embien un sombrero de tres picos, con un plumero encarnado muy alto, un baston con un puño de oro redondo y grande como una naranja, un sable muy largo, una casaca encarnada con dos colas largas (faldones) y dos espoletas de oro en los hombros (charreteras) unos pantalones encarnados con una franja de oro en los lados del ancho de cuatro dedos. quiere tambien que su hermana Ysabel 2a. le embie una medalla grande con su cinta para colgarselo del cuello y con el retrato de su hermana la Reyna Isabel 2a., pues el dice que lo hace muy bien con los subditos de su

hermana Ysabel, que estan muchos en su territorio comprando aceite y cuero y que no deja sacar del Pays marfil, palo de tinte, arroz, oro ni pieles mas que a los Españoles»⁴.

Aunque el territorio de Gallinas era muy frecuente por negreros españoles, este testimonio indica que el comercio legítimo se alternaba también con la trata. Esta zona, que fue un nido de traficantes de esclavos durante la primera mitad del siglo, se encuentra en la actualidad dividida por la frontera entre Sierra Leona y Liberia. Los reyes de Gallinas, de la tribu Massaquoi, participaron en la trata de esclavos activamente. El jefe de mayor importancia fue el rey Siaka. Su sucesor, Mana, que escribió la carta que nos ocupa, continuó la tradición esclavista y reinó hasta 1872⁵.

«Además —continúa la misiva de Mana— quiere y pide a su hermana Ysabel 2a. le proteja pues no quiere relaciones con los Yngleses que le han quemado en la costa estos varias casas de los pueblos de su Reyno, y que el Rey Mana con todo su Estado quiere estar bajo el dominio y protección de la España segun me dice en su escrito que me ha dirigido y que se conserva archivado en este Consulado de S.M.C.»

La escuadra inglesa atacaba de vez en cuando las factorías negreras de la costa más conocidas en un vano intento por evitar la trata destruyendo su infraestructura. Refiriéndose a los métodos represivos empleados para este fin, Renault y Daget escriben: «Sur quelques foyers de traite, à Gallinas nottamment, des techniques spéciales son introduites: des commandos de troupes de marine son débarqués, combattent et rasent sans y regarder de trop près les captiveries et parfois le village à côté. Opérations vaines: village et captiveries sont aussitôt reconstruits un peu plus loin»⁶.

Ya en noviembre de 1840, los británicos creyeron haber asestado un duro golpe al tráfico esclavista en Gallinas. El ataque de 1840 está bien documentado, pues está recogido con detalle en el informe del diplomático británico R. Madden de 1841⁷. Según el teniente Hill, citado por Madden, hasta 1840 las factorías de Gallinas exportaban anualmente unos 10.000 esclavos. La versión inglesa de la relación entre los nativos y los negreros difiere de la expuesta en la carta de Mana seis años después. El teniente Hill afirma que los jefes nativos se quejaron a los cruceros británicos de que los traficantes españoles y portugueses establecidos en su territorio no les permitían autorizar a los buques de la Armada inglesa a abastecerse en la región o a aprovisionarse de agua.

Esta conducta por parte de los negreros indujo al teniente Hill, capitán del *Saracen* y al comandante Denman, capitán del *Wanderer*, junto con el coman-

4. AMAE, Legajo 2066, despacho de García, s/n, 15 de septiembre de 1846.

5. FYLE, C.M.: *The History of Sierra Leone. A concise introduction*, Londres, 1981, pág. 55.

6. RENAULT, François y DAGET, Serge: *Les traites négrières en Afrique*, París, 1985, pág. 145.

7. Public Record Office, CO 267/172.

dante del *Rollo*, a dirigirse a Gallinas para escarmentar a quienes ahuyentaban el comercio legítimo de los mercantes británicos y desafiaban a la Armada británica.

Los tres buques llegaron a la desembocadura del río Gallinas el 19 de noviembre de 1840, tripulados por 120 marinos y 10 oficiales. Destruyeron cinco factorías y liberaron a 900 esclavos que se encontraban en ellas. Tres marineros británicos perdieron la vida en la expedición.

Las factorías destruidas pertenecían a Pedro Martínez, Pedro Blanco, Francisco Grassi, Pablo Alvarez e Ignacio Rolla. Los dos primeros, según el teniente Hill, disponían de agentes tanto en Londres como en Sierra Leona y en ambos sitios hicieron circular quejas contra el comandante Denman.

Los negreros calcularon sus pérdidas por este ataque en un millón de libras esterlinas y la mayoría de sus envíos iban a La Habana. El teniente Hill relató a Madden que entre el 13 de enero de 1839 y el 9 de febrero del mismo año vio ocho buques mercantes, procedentes de Londres y La Habana, descargar mercancías en Gallinas. La carga consistía en balas de algodón, tabaco, ron, armas y pólvora.

Durante ese año, los cruceros británicos capturaron dieciséis buques esclavistas a la salida del estuario de Gallinas, aunque sólo uno de ellos tenía esclavos a bordo.

El informe explica que poco después de la destrucción, Rolla, de nacionalidad española, reconstruyó su factoría a diez kilómetros del emplazamiento anterior y que los otros factores esperaban compensación económica de sus agentes en Londres para hacer lo mismo.

En 1849, tres años después de redactada la carta de Mana a Isabel II, los británicos atacaron de nuevo la factoría de Gallinas, según un escueto documento que figura en el AHN⁸. En esta ocasión debieron tener más éxito, pues según C.M. Fyle, la trata fue finalmente extirpada del estuario de Gallinas y en el río Sherbro en 1850, gracias a los esfuerzos del gobernador Pine. Los sucesivos representantes españoles en Freetown no aluden de nuevo a este centro negrero.

El cónsul García vio en la petición del rey Mana una posibilidad para comenzar a crear puntos de apoyo en la costa de Africa por el comercio y la esfera de influencia política española: «Yo me atrevo a dirigir esta comunicación a V.E. unicamente con la idea —sigue el despacho de García— de lo útil que sería entablar relaciones de comercio con el territorio del Rey Mana, virjen todabía en conocimientos con otras Naciones no siendo la Española y que estoy cierto del feliz ecsito de esta empresa tomando V.E. en consideracion y (salvo su parecer) haciendo conocer esto mismo á nuestro Comercio y en particular a los Canarios y Cubanos, los primeros para el Despacho de sus vinos sobrantes, y los 2os. para sus aguardientes».

8. AHN, Legajo 8043.

Es probable que el rey Mana se quedara al final sin su sombrero de tres picos. La documentación no hace otra referencia a este asunto. Anotemos, sin embargo, como la afluencia de españoles a este territorio, desde el que se efectuaban muchos embarques clandestinos de esclavos, ofrecía a España posibilidades para sustituir comercio ilegítimo por legítimo y competir con otras potencias europeas en el mercado africano.

Los productos de la costa de Africa

El aspecto más destacado de la documentación elaborada por Zugasti, una década después, es la primera memoria escrita por un diplomático español en Sierra Leona sobre la actividad comercial de la costa de Africa en 1858. Probablemente los cónsules españoles en Accra redactaran memorias similares, pero en la documentación que sobre estos consulados se conserva en el archivo del ministerio español de Asuntos Exteriores no hay ninguna otra⁹.

Según Zugasti, «Los productos que en general se esportan de estas costas son cacahuets, aceites de Palma, almendras de id (?), sesame, Cera, marfil, pieles, Gengibre, leña de construcción y bueyes».

La memoria se hace eco del despegue comercial de un producto cuya popularidad comienza ahora: «El cacahuete, no conocido en los mercados europeos hace 12 ó 15 años, es actualmente una de las principales ramas comerciales en estas costas. Este fruto oleoso, que es muy buscado en Marsella y Ruan, se paga en la costa a precios que varían, según su cualidad, de 2 francos 50 c. a 3 y 50 arroba: el más estimado es el que proviene del Senegal, Gorea, Gambia, Cazamone y Bonajos (¿Bissau?)».

Otro de los productos más importantes que Europa comienza a adquirir en Africa es el aceite de palma, «abundantísimo en el Sur, en Lagos, en los Rios del Golfo de Benin, Calabar, old Calabar Cameron (signo ilegible)

Es esportado, principalmente, por los ingleses. Sierra Leona, da una buena cantidad de este liquido, que se compra en plaza a 2 fr. 50 el gallon, y que va también a Yng.a».

«Las almendras de Palma —explica Zugasti—, es el hueso del fruto del árbol de este nombre, con que los naturales fabrican el aceite, el hueso que queda se esporta a Francia pa. fabricar un aceite a diversos usos, a más del de comer, este hueso se paga a 2 f. la arroba».

La relación se completa con referencias al sésamo, el gengibre, las pieles, la cera, el marfil y el oro: «El sesame conocido hace tiempo en los mercados no se esporta en cantidad considerable que desp. de algunos años, y la producción aum.ta anualmente en razón del benef.o Este prod.to se paga a 3 f la a. el de Sierra Leona, y sus inmediaciones es más estimado p.que el aceite se resina de el puede mezclarse en mor. cantidad al aceite de comer.

9. AMAE, Legajo 2066, despacho 18 de Zugasti, 18 de julio de 1858.

La cera es poco abundante y siempre mezclada con cuerpos extraños.

El marfil muy raro se paga caro.

El oro sigue este mismo orden. p. que va para el Senegal.

Las pieles es un ramo muy importante. Este artículo se vende (ilegible) a los americanos de Nueva York, y Boston, que envían sus buques, con tabaco y Rom, pa. hacer cambio a precios variables, siguen el curso de los mercados americanos.

El Gengibre crece abundante y a una época del año es el objeto del tráfico en esta Ciudad, se esporta p. Ing. a y América, y se paga de 15 a 20 F. libra».

Par adquirirlos, los europeos pagan en armas, pólvora, tabaco y ron: «Hace algunos años estos productos se obtenían a cambio de mercancías las principales guineas de la India, (ilegible), fusiles, pólvora, sables, tabaco, Rom, y (ilegible), pero a medida que las relaciones son más frecuentes, y regulares los negros, ayudados por los misioneros, se crean correspondientes, p. cuyo medio hacen venir las mercancías, y las transacciones que son en parte en parte en metálico con más difíciles, menos productivas y menos seguras.»

El comercio español

Ese es el mercado al que tratan de acercarse los buques españoles. En septiembre de 1858, Zugasti pide que se cree en Sierra Leona un depósito de carbón para cuando los barcos españoles pasen por allí. Según el cónsul, las factorías españolas en la costa adquieren mucha consideración, aunque no especifica cuántas hay ni dónde se encuentran¹⁰.

Pero en el desp. 33 de ese año¹¹ informa del paso de la polacra española *Decidida* a la que el cónsul protege para que no sea visitada y no le pase lo que al bergantín *Don Juan*. La *Decidida*, a cuyo bordo va el comerciante español D. Roberto Lanuza, es propiedad de la casa comercial catalana de don Carlos Montagu y Cía. y viaja por la costa para explorar la posibilidad de abrir alguna factoría más. Ya tenía una, al menos, en Accra, como sabemos por otra comunicación¹².

Zugasti pide que se cambie al depositario de la autoridad española en Fernando Poo, de quien dice que es odiado por los habitantes¹³. Insistiendo en lo expuesto por un predecesor suyo, Guillemard de Aragón, Zugasti afirma que Fernando Poo es fundamental en su opinión por su estratégica localización en la costa. España debe aprovecharlo antes de que lo hagan los ingleses.

En 1859, llega a Sierra Leona la polacra española *Joven Jacinta*, matriculada en Barcelona, al mando de Simón Alcina, despachada en Tarragona con

10. AMAE, Legajo 2066, despacho 28 de Zugasti, 17 septiembre 1858.

11. AMAE, Legajo 2066, despacho 33 de Zugasti, 17 noviembre 1858.

12. AMAE, Legajo 2066, despacho 40 de Zugasti, 18 diciembre 1858.

13. AMAE, Legajo 2066, despacho 39 de Zugasti, 18 diciembre 1858.

destino a Fernando Poo. El barco lleva vasijas para cargar aceite de Palma, pero no lleva documento que lo acredite, lo que puede dar lugar a que sea apresada ¹⁴.

Además de la representación en Sierra Leona, España tiene otros consulados de los que casi no se ha conservado documentación. Ya nos hemos referido a la delegación en Accra, cuyo representante cambia el 20 de marzo de 1860 ¹⁵, y el 19 de mayo del mismo año pasa por Sierra Leona el propio cónsul en Accra, Narciso Pérez Retinto ¹⁶, que toma posesión de su cargo poco después ¹⁷.

El gobierno español también tiene por estas fechas un vicecónsul en isla Mauricio. El 15 de noviembre de 1860, el consulado de España en Londres informa haber recibido una carta del vicecónsul en Isla Mauricio participando de la captura de la corbeta *Manuela*, con 746 esclavos a bordo. La tripulación fue desembarcada en esa isla. El representante español no puede reclamar, pues han tirado al mar los papeles y las banderas. Nuestro vicecónsul les embarca con destino a Europa ¹⁸.

Por último, otro documento por las mismas fechas remite a la existencia de un consulado español en Funchal, Madeira ¹⁹, desde donde acabará por ejercerse la representación consular española en Sierra Leona cuando, desaparecida la trata negrera, Madrid no vea ya motivo para mantener una delegación diplomática en esta colonia británica.

Dos años después España cuenta con un cónsul en Santo Tomé ²⁰ y en 1864 con un vicecónsul en Gambia, un tal Manoel Machado Silva, de nacionalidad portuguesa ²¹. En 1871, el cónsul es un francés ²². Noticias fragmentarias, pero indicativas del interés español por Africa.

Un pionero catalán: José de Berrín

El documento más interesante de cuantos hemos encontrado referente a los comerciantes españoles que deambulan por Africa es la oferta que hace un catalán que asegura tener una factoría en la costa de Gambia. Don José de Berrín se ofrece el 22 de febrero de 1859 para ser nombrado cónsul de España en Gambia y envía al ministro de Estado una carta de presentación en la que des-

14. AMAE, Legajo 2066, despacho 3 de Zugasti, 6 de febrero 1859.

15. AMAE, Legajo 2066, despacho 6 de Carvalho, 20 marzo 1860.

16. AMAE, Legajo 2066, despacho 22 de Zea, 19 mayo 1860.

17. AMAE, Legajo 2066, despacho 23 de Zea, 19 junio 1860.

18. AHN, Legajo 8048.

19. AMAE, Legajo 2066, despacho 29 de Empananza, 15 abril 1861.

20. AMAE, Legajo 2066, despacho 20 de Empananza, 18 marzo 1863.

21. AMAE, Legajo 2066, despacho 14 de Suárez, 18 agosto 1866.

22. AMAE, Legajo 2066, despacho 1 de Padrós, 15 de julio de 1871.

cribe el ambiente de los factores extranjeros en la costa africana y hace referencia a numerosos españoles que se contrarían en situación similar ²³:

José de Berrín, que se define a sí mismo como «natural de Barcelona, vecino con casa de comercio establecida en el puerto de Bassia en la costa Septentrional y Occidental de Africa», explica que «para el acrecentamiento de sus intereses y por exigirlo así el comercio de aquellas costas, se ha visto obligado á recorrer palmo á palmo todas las comprendidas entre el Senegal y Sierra Leona, unas veces en botes y canoas por mar y otras en hamacas á hombros de aquellos naturales y algunas pero pocas en caballos, unicos medios de transporte en aquellos abrasadores países».

Tras hacer su presentación, asegura que «estas correrías de unos a otros parages, le han facilitado bastos conocimientos mercantiles en aquellas regiones; y ha comprendido que la Industria Española asi agrícola como manufacturera tiene allí no tan solo un basto mercado de todos sus productos, sino tambien efectos de retorno para la segunda de quantioso valor, y cuya mayor parte se reciben en nuestra patria elavoradas ya en Francia o Ynglaterra».

Pero lo más importante de su testimonio es que en su caso no es único. Según Berrín, la actual Guinea-Bissau contaba con numerosos comerciantes españoles establecidos por su cuenta y riesgo: «Los ríos Geva, Grande, Núñez y Pongo que desembocan en él (el golfo de las Bissaos), todos navegables hasta grande distancia de su boca y de una población numerosa, encierran no pequeña cantidad de españoles con establecimientos mercantiles mas ó menos valiosos los cuales para ponerse a cubierto de las constantes tropelias de los cruceros ingleses quienes bajo el pretesto de perseguir el ominoso trafico de esclavos atropellan y destruyen los intereses de subditos españoles, pero tan solo con la mira egoista «inglesa» de que sus manufacturas y monopolios no tengan competidores en aquellos mercados por cuya causa y para precaverse de este peligro se ven obligados nuestros compatriotas a hacerse ciudadanos Portugueses los unos, otros Franceses y aun algunos Yngleses para de esta manera poder estar a cubierto de los siniestros que a cada momento egecutan aquellos con todos lo que teniendo apoyo contarían en todo u en parte sus miras de exclusivismo mercantil.»

Tras dejar constancia de la existencia de un indeterminado número de comerciantes españoles, Berrín se refiere a los artículos que son susceptibles de intercambios comerciales: «El rico pais a que se refiere anteriormente el que espone, de una vegetacion feraz, lozana y eterna no tan solo produce efectos de un valor crecido, si que tambien sirve de mercado á los habitantes del interior que en caravanas de mil y mas individuos, conducen por los espresados ríos el oro en pasta del mas fino, marfil, cueros de todas clases de ganados, pieles de tigres y finas (sic) de todas clases de animales, cera en abundancia, azeyte de Palma, gomas de muchas clases y otros diferentes efectos difíciles de enumerar y tal vez desconocidos hoy en España: todos estos artículos son

23. AMAE, Legajo 2066.

canjeados á su vez por aguardientes, binos, telas de algodón y lana, abalorios de bidrio, Sal, javón y otros, esto y su inmensa poblacion proporciona un rico mercado á Cataluña con sus tegidos, Castilla con sus harinas y todas con sus aguardientes; como asi mismo para la Sal de Ybiza, Cadiz y demás».

Los tesoros de Africa, sin embargo, tienen un celoso guardián que obstaculiza su disfrute. «Este comercio que en su mayor parte se halla en manos de los Yngleses es el que da lugar á sus inauditas tropelias bajo el pretesto de perseguir la trata; pero con el verdadero de evitar en aquellas regiones nuestra competencia; pues és seguro, que si en aquellos mercados se introducen nuestros efectos, los suyos serán rechazados ó tendrán que mejorarlos; y esto es precisamente lo que ellos quieren evitar y para conseguirlo en nada reparan, todo les és licito, todo lo atropellan, todo lo destruyen, todo lo aniquilan, todo menos lo suyo; para ellos no hay leyes; para ellos la palabra «Derecho de gentes» carece de sentido; la fuerza es la que domina; y el robo á que inducen á aquellos naturales y el esterminio por su parte para todo lo que no sea Ynglés, son los medios de que se valen para con ellos aniquilar á los demas; toda comparación és poca; és necesario ver y experimentar sus abusos poder comprender lo que sufre el extranjero que faltado de apoyo estorba en sus miras en todo ú en parte», escribe Berrín.

Sin duda su anglofobia debía despertar aprobación entre los funcionarios españoles, pues coincide en todo con el análisis que tanto los cónsules en Sierra Leona como el Gobierno en Madrid hacen del obstáculo con que tropieza una y otra vez nuestro país en la costa africana.

José de Berrín termina su escrito realzando su perfil de aventurero con una cierta ingenuidad para apoyar su pretensión de ser nombrado cónsul en Gambia y no aclara el número de españoles que literalmente se buscan la vida por la costa de Africa, oscureciendo sus detalles biográficos con la ambigua adopción de otras nacionalidades para poder sobrevivir en un mundillo comercial que pretenden monopolizar otros europeos.

Río Pongo, uno de los cursos fluviales que cita, es lugar de embarque de esclavos como lo testimonian varias de las capturas de buques negreros españoles que se producen. Muy posiblemente, esos españoles a que se refiere este pionero catalán simultaneen el tráfico legal y el ilegal, pero este testimonio es indicativo de que algo se movía por parte española en sustitución de la trata negrera, al igual que ocurría por parte francesa, portuguesa o británica.

Gran parte de este comercio realizado por los europeos en Africa se efectuaba pagando con armas de fuego. Así se amortizaron durante tres siglos muchas adquisiciones de esclavos y cuando llegó la era del aceite de palma, el cacahuete y el oro y el marfil africanos se siguió pagando a menudo con armas de fabricación europea. Según Headrick, «Desde 1845 a 1889, entre el 6,3 y el 17,8 por ciento de todas las exportaciones de armas británicas iba destinado a Africa; únicamente la India importaba armas británicas en cantidad semejante. Además, los armeros de Lieja, en Bélgica, producían un promedio de 18.000 mosquetes al año para Africa, y en algunos años más de 40.000. Francia, Es-

paña y otros países que exportaban poco a la India, también fabricaban mosquetes destinados al mercado africano»²⁴.

Estas armas, siguiendo a Headrick, eran de poca calidad: «Los llamados «armas Dane» (armas danesas) del comercio africano eran los más sencillos, baratos y peores mosquetes de chispa y ánima lisa que el ingenio europeo pudo crear»²⁵.

El cónsul Carvalho, sucesor de Zugasti, se refiere también a la importancia de la venta de armas de fuego a los africanos en una memoria sobre las guerras de la costa escrita en 1858.

No consta en los archivos consultados que la solicitud de Berrín tuviera respuesta favorable, pero sí que ésta se envía a Sierra Leona para que opine el cónsul de Freetown.

Significativamente, un despacho de Carvalho asegura en 1859, un año después, que está buscando una persona adecuada para que sea vicecónsul en Gambia, ya que los intereses de nuestro comercio requieren la presencia de dicho funcionario²⁶. Años después España nombra un cónsul, aunque de nacionalidad portuguesa.

La conspiración de los negrófilos

En 1861, un cónsul español, Sanjuán, redacta una memoria a su regreso a Madrid en la que intenta explicar las causas del fracaso comercial español en la costa africana y los principales obstáculos para su desarrollo. De nuevo nos encontramos con la sombra del poderío británico en los mares.

«A mediados del siglo pasado —escribe Sanjuán—, la orgullosa Albión fue apoderándose de la mayor parte del litoral en la Costa Occidental del Africa; aparecieron los *negrófilos*, y con la palabra *libertad* unas veces, con la fuerza de las armas otras, lograron hacer tratados de comercio con los reyes ó gefes de las infinitas tribus que pueblan la costa; así es que al tomar posesión de cualquier territorio, so pretexto de protección á las factorías, lo primero que hacen es construir fuertes; establecer baterías, hacerse en una palabra los amos del país».

Molesta Inglaterra con la competencia, «Inventose entonces el *derecho de visita*; así inspiraban los negrófilos confianza á los indígenas y ponían un obstáculo á toda la nación inferior á la Inglaterra en fuerzas marítimas. Varias naciones se resistieron á tal derecho, y aprovechando la Inglaterra el momento en que desgraciadamente para España, estaba el país sumido en los horrores de una guerra civil, sin recursos, sin marina, y sin más elementos que el encar-

24. HEADRICK, Daniel R.: *Los instrumentos del Imperio: tecnología e imperialismo en el siglo XIX*, Madrid 1989, págs. 94 y 95.

25. HEADRICK, Daniel R.: *op. cit.*, pág. 95.

26. AMAE, Legajo 2066, despacho 42 de Carvalho, 19 de diciembre de 1859.

nizamiento de los partidos políticos, obtuvo demasiado facilmente, por desdicha, la estipulación del tratado de 1835».

El efecto de esta nueva arma esgrimida por los ingleses contra España fue que «desde entonces toda navegación en buques Españoles se hizo imposible en aquellas costas Africanas; las demás naciones establecieron sus factorías, abrieron una nueva salida a las manufacturas europeas, y la España se vio y continúa desde entonces privada de todo comercio en la Costa Occidental Africana».

A pesar de los trabajos efectuados por el Estado y los particulares españoles, la insuficiente Armada española no ha podido garantizar el derecho español a competir en los mercados africanos. Sigue Sanjuán: «No han bastado para dar impulso á nuestro comercio ni los esfuerzos de diferentes gobiernos que desde aquella época se han ido sucediendo en España estableciendo Consulados en diferentes punto de la Costa ni el arrojio de algunas casas comerciales de Cataluña que solas y sin marina que las protegiera se han lanzado algunas veces á arrostrar con sus buques los rigores de aquellos mortíferos climas, y á llevar los productos de su laboriosa provincia á tan remotas regiones. El tratado de 1835 deja demasiada latitud á los que egercen el derecho de visita, y facilita el que á un buque que hace el comercio de buena fé, á poco que se quiera, se le pueda confundir con un buque destinado á la trata de negros».

Sanjuán refuerza su análisis con las conclusiones similares a que han llegado varias instituciones españolas y recuerda «las bien entendidas esposiciones á S.M. la Reina de la Junta de Comercio de Barcelona en 31 de diciembre de 1857, y de la Sociedad Económica Barcelonesa de amigos del pais en 14 de enero de 1858. En ellos espresan ambas sociedades los males que acarrea á su comercio de buena fé el tratado de 1835, y la poca ó ninguna protección que en aquellos mares encuentra la marina mercante Española».

«Se han creado consulados —continúa el diplomático más adelante—, es cierto, pero ¿bastan los Cónsules para dar protección por la mar?, ¿pueden por muy buena voluntad que tengan amparar á los buques contra la marina de guerra Inglesa y sobre todo con la interpretación que esta marina dá al tratado de 1835? ¿Y la egecución de este trabajo deja de ser otra cosa que un acto de monopolio, por no decir piratería, de los Ingleses?»

España no puede imponer su derecho. Hasta tal punto está marginada en Africa, que su nombre, según Sanjuán, es aborrecido por la propaganda negativa que hacen los ingleses. «¿Será la sola bandera que no se vea ondear por aquellos mares? ¿Ha de ser nuestro nombre conocido en aquel litoral tan sólo como un nombre aborrecido, como un nombre maldito por nuestra humillación en el derecho de visita, maldito por nuestra impotencia en aquellos mares donde son conocidas todas las banderas del globo menos la nuestra, maldito en fin por el odio que nos profesa el pueblo negro, odio alimentado constantemente desde el púlpito y en la prensa por los misioneros Africanos protestantes!»

Confiado Sanjuán en que el declive de España remonte, y tras explicar cómo las autoridades coloniales británicas sacan partido de los emancipados para levantar sus colonias, propone una serie de remedios que inviertan la tendencia:

«Las Islas de Fernando Póo, Annobón y Corisco en el Golfo de Guinea, y las Islas Canarias, tan cercanas por el vapor a toda nuestra península son dos puntos de partida para el establecimiento de estaciones navales, continuamente en comunicación, y que al propio tiempo de llevar cuantos auxilios fueran menester para la Colonia de Fernando Póo, ejerciesen el derecho de visita sobre buques Ingleses, y llenase de este modo las condiciones del tratado de 1835».

Aplicando este principio, España no haría sino seguir el ejemplo francés: «Esto es lo único que se necesita para que el comercio español pueda tomar algún incremento en la Costa occidental del Africa; esto es lo que le basta a la Francia para que sus súbditos sean respetados en aquellas dilatadas regiones.

Sale un quincallero cualquiera de París con una pequeña pacotilla y va a establecerse a Africa en alguno de los infinitos ríos que desembocan en el Atlántico y á veces á muchas leguas en el interior; allí, aquel francés, solo, en medio de las tribus salvages, establece su factoría, y la sola vista de un banderín tricolor, colocado en lo alto de su choza, es lo bastante para que su hogar sea respetado, para que su persona y sus bienes sean obgetos sagrados para aquellos hombres feroces que no tienen respeto a nada».

Se trata de una cuestión de fuerza: «La presencia de vapores de guerra españoles por aquellas Costas, bastaría para que nuestro nombre fuese respetado, daría aliento al comercio Español, principalmente á algunas fábricas Catalanas, y ayudaría á la Colonización de Fernando Póo, protegiendo y estimulando la emigración voluntaria de los negros».

El propio cónsul resume la moraleja que se infiere de su análisis: «Reasumiendo pues, se desprende de esta memoria, que la España de hoy día está en el deber de obtener en la Costa Occidental de Africa la preponderancia que tienen las demás naciones; que debe estimular la emigración voluntaria de los negros, emigración no difícil, sobre todo en la Costa de Sierra Leona y en la del Kroo, si se les cumple religiosamente lo que se pacte con ellos; que esta emigración es la única que puede proporcionar colonos á las Islas de Fernando Póo, y marineros á las tripulaciones de nuestros buques de guerra empleados en aquellas Costas; que el tratado de 1835 sea una verdad y se egerza por nuestra marina de guerra el de visita; que los negros esclavos que se liberten de los negreros tengan la misma suerte que los libertados en Sierra Leona, es decir, que se conduzcan á Fernando Póo y allí, libertados, se dediquen al trabajo de las tierras cuya propiedad se les puede ir dando y últimamente que nuestro glorioso pabellón ondee por aquellos mares, y así, nuestro nombre será respetado, nuestro comercio adquirirá confianza, y nuestros productos agrícolas, y los de nuestras manufacturas se esparcirán por aquellos mercados en cambio de las riquezas del suelo Africano»²⁷.

27. AMAE, Legajo 2066, Memoria de Sanjuán, Madrid, 19 octubre 1861.

Alpargatas con cintas de colores

Las esperanzas españolas de abrirse camino comercial en Africa se vieron truncadas en los años sucesivos, pero ya son otros cónsules quienes hacen la exposición de este fracaso. En las memorias de Empananza de los años 1861 y 1862 se afirma que ni un solo barco español ha hecho comercio esos años. Igual ocurre en la memoria redactada por Suárez para 1864 y en todas las comunicaciones posteriores en que se hace alusión a este tema.

Apenas hay más noticias referentes al comercio español hasta unos diez años después. En 1872, Padrós notifica que algunos comerciantes de Sierra Leona le piden sal de Sevilla²⁸ y se le ocurre también que la alpargata se vendería bien. Este mismo año, envía un documento sobre el Estado del comercio inglés en Sierra Leona desde 1861 a 1870. De nuevo el documento no consta en el archivo, pero en la carta de introducción al mismo se hace referencia de nuevo a la posibilidad de dar salida a algunos productos españoles:

«V.E. observará que en el citado Estado no hay consumo de calzados y esto consiste que no le han hallado a proposito para éstos habitantes, así es que contra su voluntad andan descalzos todos, y si los días festivos prueban de calzarse no pueden resistirlo, ya sea por la poca costumbre ya por el calor ó por ser el calzado Ingles demasiado fuerte. Sin embargo estos habitantes no conocen la Alpargata, por tanto abrigo el convencimiento de que si la conocieran no andarian con los pies desnudos y en este concepto recomiendo, dado caso de que el comercio español intente venir en estas feraces costas que aparte de los vinos, aguardientes y demas espíritus, no olviden el aceite de aceituna y las alpargatas (*), así como también la Sál.

(*). Las alpargatas deben ser con cintas encarnadas, amarillas y azules.»

Cuando pocos años después se cierre el consulado no se hará ya ninguna referencia a las posibilidades de España en el terreno comercial. En su lugar, los últimos cónsules reflexionan sobre las causas del fracaso. Para todos ellos, el derecho de visita de la Armada británica ha sido el obstáculo principal. A pesar de las expectativas de Padrós, el comercio español ya no intenta acercarse a esa parte de la costa africana en lo que queda de siglo.

28. AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Padrós, 16 enero 1872.

