

Manuel Díaz-Ordóñez y Antonio José Rodríguez Hernández

“El abastecimiento estratégico de cáñamo durante el largo siglo XVIII, 1675-1830: entre el Báltico, Granada y las Américas”

p. 291-320

Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII

Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

386 p.

Figuras

(Serie Historia General 39)

ISBN 978-607-30-3585-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 8 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes_empresariales.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



EL ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO DE CÁÑAMO
DURANTE EL LARGO SIGLO XVIII, 1675-1830
ENTRE EL BÁLTICO, GRANADA Y LAS AMÉRICAS

MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ
Universidad de Sevilla

ANTONIO JOSÉ RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ
Universidad Nacional de Educación a Distancia

De la historia imperial a la historia global. Una reflexión

La historia de los imperios es una herramienta útil para comprender un fenómeno tan actual como la globalización.¹ Una importante y vasta literatura ha apostado por la historia imperial como auxiliar

¹ Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016. Así, los asientos estatales (Manuel Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real, 1675-1751*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2009), las relaciones diplomáticas (Manuel Díaz-Ordóñez, “Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”, en Antonio José Rodríguez Hernández *et al.* (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017), pero, también, las necesidades de promoción social o de márgenes y expectativas de negocio de los individuos de la sociedad de época moderna (Manuel Díaz-Ordóñez, “La burguesía barcelonesa, el asiento de jarcia y el comercio con América”, en John R. Fisher (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1998, p. 157-158) componen el escenario esencial de un “Estado Contratante” para la movilización del cáñamo como materia estratégica para la defensa imperial. Véase Manuel Díaz-Ordóñez, “European Imperialism, War, Strategic Commodities, and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in Spanish South America and its Ghost Fibers”, en Bartolomé Yun Casalilla, Ilaria Berti y Pedro Miguel Omar Svriz Wucherer (comps.), *American Globalization, on the Introduction of Old World’s Goods in the Americas (c. 1492-1898)*, Londres, Routledge (en prensa).



metodológico para acercarse a los complejos procesos de conexión global que surgieron durante la temprana Edad Moderna. Trabajos como el de John Elliott, con su visión comparativa de los imperios español e inglés, son muestra de ello y han abonado nuevas formas de concebir los intercambios sociales, culturales, económicos y políticos ocurridos en la época moderna.² Como parte de este enfoque, grupos de investigación relevantes, como el *Commodities of Empire* dirigido por Jean Stubbs y William Clarence-Smith,³ han destacado la importancia de determinadas materias primas, productos y mercancías que se convirtieron en el centro de la acción política para los imperios ultramarinos entre 1500 y 1840. Para estos autores, y de acuerdo con la línea que proponemos en esta aportación, la puesta en circulación de estos elementos fue fundamental para que las estructuras imperiales lograran tener suficientes capacidades ofensivas y defensivas en un contexto de poderosas rivalidades internacionales. Esta movilización de recursos militares se producía paulatinamente por primera vez en la historia de la humanidad a una escala cada vez más global al traspasar los clásicos límites espaciales del viejo continente a partir de la expansión de los ibéricos hacia poniente y oriente,⁴ y gracias a la ampliación territorial que acometían al mismo tiempo los imperios ruso, otomano y mongol, como ha apuntado recientemente Bartolomé Yun.⁵

Los imperios europeos crearon cadenas globales de producción y provisión de productos básicos⁶ que vincularon los continentes en función de las necesidades de producción de materias primas, su transporte, su transformación artesanal o industrial, la distribución de los manufacturados y elaborados y su consumo por las fuerzas

² John Huxtable Elliott, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus, 2006.

³ Jean Stubbs y William Clarence-Smith, “British Academy Research Project Commodities of Empire”, *Commodities of Empire* (sitio web), Inglaterra, Research Project, 2007, <https://commoditiesofempire.org.uk/> (consulta: 4 de octubre de 2018).

⁴ Bartolomé Yun Casalilla, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapur, Palgrave Macmillan, 2019, p. 349.

⁵ Yun Casalilla, *Iberian World Empires...*, p. 353.

⁶ Terence K. Hopkins e Immanuel Wallerstein, “Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800”, *Review: a Journal of the Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations*, 1, 10, 1986, p. 157-170.



militares imperiales. En paralelo, en el seno de estas cadenas de productos se establecieron fuertes relaciones sociales, culturales y económicas entre regiones hasta entonces completamente apartadas en términos geográficos. De esta forma, desde que Immanuel Wallerstein y otros autores definieron el concepto de cadena básica de mercancías, se destacó la importancia de las conexiones que se disparan y articulan en torno a los eslabones de producción, distribución y comercialización.⁷ Según este axioma, la cadena acabará incluyendo elementos de provisión de materias primas y la obtención de las energías necesarias para el proceso de producción, contendrá la distribución de estos insumos hasta su entrega a los centros de elaboración, conectará los centros de expedición del producto acabado para su puesta a la venta y, por último, determinará su transporte hasta los lugares donde será consumido. Esta idea es fundamental cuando se aplica en un enfoque global, porque el análisis de geografías y tiempos diferentes, según defiende Sebastián Conrad, acaba revelando relaciones espaciales y temporales que vinculan un lugar con el resto del mundo.⁸ En nuestro caso, la cadena básica del cáñamo implicó una movilización global de recursos y desarrolló un importante complejo de producción agroindustrial y de adquisición de fibra en los mercados internacionales, en particular en el imperio español. Campesinos españoles, rusos y angloamericanos estuvieron ligados por una demanda de movilización de recursos con el interés de los imperios como base. En el mismo sentido, mercaderes, empresarios, marineros y capitanes de barco acabaron desarrollando gran parte de su actividad dentro de la cadena básica de movilización global de esta fibra. Esto fue producto de un fenómeno en el que se difundieron e intercambiaron fórmulas y tradiciones agroindustriales entre las viejas periferias —Europa y Asia continental— y las nuevas periferias —América y África—⁹, al mismo tiempo que se transmitieron modelos de producción distintos, fruto del transporte

⁷ Terence K. Hopkins e Immanuel Wallerstein, “Commodity Chains...”.

⁸ Sebastian Conrad, *What is Global History?*, Princeton, Princeton University Press, 2016.

⁹ Klas Ronnback, “Balancing the Baltic Trade: Colonial Commodities in the Trade on the Baltic, 1773-1856”, *Scandinavian Economic History Review*, 3, 58, 2010, p. 188-202; Klas Römbäck, “New and Old Peripheries: Britain, the Baltic,



de información de conocimiento científico-técnico y de la movilización de técnicos europeos de media o alta cualificación que propagarían su *expertise* con técnicas de *learning by doing* en los lugares donde los imperios pretendieron producir materiales estratégicos.

El cáñamo, un producto estratégico para los imperios ultramarinos modernos

Estudiar el cáñamo desde la historia imperial ofrece una herramienta más para construir relatos a partir de la historia global, con la que creemos que se contestan mejor las cuestiones sobre los efectos mundiales de construcción de un sistema de abastecimiento estratégico militar. Desde la Edad Media esta fibra se había convertido en un producto esencial en Europa y el Oriente Próximo para la fabricación de velas y cordajes para la navegación a vela, por lo que, en palabras de David Celetti, era un material indispensable para producir aparejos navales.¹⁰ Robert Kipping apuntaba en 1860 que las flotas mercantes europeas y americanas preferían el cáñamo al lino, al algodón o a otras fibras vegetales¹¹ como el esparto, despreciado por los constructores navales europeos por las peores cualidades técnicas de su empleo en los aparejos.¹² Esta característica de uso, casi hegemónica para los constructores navales de las potencias que comenzaban a convertirse en los imperios nacientes que crecerían en la Edad Moderna, hizo de este vegetal un producto estratégico con una importancia similar a la que tienen en la actualidad las energías fósiles, con materiales y sustancias como el petróleo, el gas o los metales raros. Esta particularidad determinaría las

and the Americas in the Great Divergence”, *Journal of Global History*, 3, 5, 2010, p. 373-394.

¹⁰ David Celetti, *La canapa nella Repubblica Veneta: produzione nazionale e importazioni in età moderna*, Venecia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2007, p. 9.

¹¹ Robert Kipping, *Elementos de construcción de velas*, Madrid, Fortanet, 1860, p. 78.

¹² Manuel Díaz-Ordóñez, “El empleo del esparto en la cordelería naval española de la antigüedad hasta el siglo XVIII”, *Tiempos Modernos. Revista de Historia Moderna*, 14, 5, 2006, <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/70/102> (consulta: 2 de febrero de 2019).



acciones de control sobre los centros de producción, a la vez que, en la mentalidad mercantilista imperante en la política económica de la época, se procuraría eliminar las posibilidades de los Estados rivales en una materia tan sensible. Así, de los siglos XV a XIX, la construcción destinada a la navegación a vela se convertiría en un sector industrial en constante crecimiento, cuyos ramos técnicos derivados, como carpintería de ribera, herrería, calafateado, instrumentos marítimos, velería, cordelería y un largo etcétera, aumentarían en correspondencia.¹³ Las cifras son claras en este sentido: si a principios del siglo XVII, según Braudel, Europa tenía una flota de vela cercana a las 700 000 toneladas,¹⁴ apenas 200 años después, en 1840, el desplazamiento se aproximaba a las 6 700 000 toneladas,¹⁵ es decir, el tráfico naval se había multiplicado por diez. Por último, veinte años después, en 1860, cuando el vapor aún no había desplazado por completo a la navegación a vela, en los albores del librecambismo inglés implantado en el comercio mundial, navegaban por mares y océanos buques con un desplazamiento cercano a las 12 800 000 toneladas.

Aparte de esta enorme expansión del tráfico naval, los propios modelos constructivos de los buques europeos fueron evolucionando desde el Quinientos¹⁶ para consolidar el incremento del desplazamiento total de los barcos y, sobre todo, para elevar la complejidad y las dimensiones de sus aparejos.¹⁷ Fruto de estas innovaciones técnicas, los buques mercantes progresaron desde el siglo XVI a partir del modelo clásico de carabela o nao portuguesa o española, de 200 a 600 toneladas de desplazamiento. Claude Carrère afirmó que en este tipo de barco el peso de la jarcia y la vela supondría 10% del total de su desplazamiento.¹⁸ El proceso de aumento de tamaño de

¹³ Rondo Cameron, *Historia económica mundial: desde el paleolítico hasta el presente*, Madrid, Alianza Editorial, 2003, p. 163.

¹⁴ Fernand Braudel, *The Structures of Everyday Life, Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, Londres, Fontana Press, 1985, v. I, p. 215.

¹⁵ Norman G. Owen, *Prosperity without Progress. Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Berkeley, University of California Press, 1984, p. 44.

¹⁶ Manuel Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio...*, p. 44.

¹⁷ Celetti, *La canapa nella Repubblica Veneta...*, p. 9.

¹⁸ Claude Carrère, *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, La Haya, Mouton et Cie., 1967, p. 200.



las naves continuaría durante décadas para establecerse en torno a las 1 500 toneladas de desplazamiento en las grandes unidades navales de finales del siglo XVIII. Simultáneamente, en la primera mitad del siglo XVI, las arboladuras se basaban en un modelo de dos palos principales —mayor y mesana— y otro menor —trinquete— que podía no existir, con aparejo redondo —velas cuadradas— o configuraciones mixtas, alternando una vela latina en alguno de ellos. Los aparejos evolucionaron hacia 1600 en la tipología naval del galeón, que elevó la complicación de la configuración al ampliar los palos principales a cuatro, muy al principio del siglo, y establecer el estándar en tres palos a partir de la década de los veinte. Así quedó la configuración típica de un palo mayor con velas cuadradas, mesana de vela latina a popa y trinquete de vela cuadrada a proa. El bauprés —palo inclinado a proa en la que se maniobra la vela cebadera— ganó importancia, a la vez que se incrementó la complejidad de los mástiles con verdaderas “telarañas” de cuerda de cáñamo, necesarias para maniobrar las nuevas velas que fueron apareciendo conforme los palos alcanzaban mayor altura. A partir del siglo XVIII, el aparejo normal de los grandes navíos de línea confirmó la tendencia de los tres palos principales de los modelos anteriores: el mayor en el centro del buque con vela mayor, gavia y juanete; el palo mesana hacia popa con la vela cangreja, sobremesana y juanete de sobremesana, y el trinquete ubicado a proa y aparejado con vela trinquete, el velacho y el juanete. Estas configuraciones de aparejos necesitaron de importantes instrucciones para los técnicos empleados en su construcción en los talleres de veleros y cordeleros durante la Edad Moderna, pero también dieron lugar a la redacción de guías didácticas, entre las que destaca el *Álbum* del marqués de la Victoria, o la *Instrucción de marineros* de Antonio González,¹⁹ que servirían para

¹⁹ Juan José Navarro, *Álbum del marqués de la Victoria*, Madrid, Lunwerg/Museo Naval de Madrid, 1995; Antonio González Marroquín, *Instrucción de marineros, y ejercicio de la maniaobra [sic], que se debe practicar en todas ocasiones en la mar; y nombres de todos los aparejos de que se compone un navío; en español, y francés*, Madrid, Imprenta de Francisco Martínez, 1723. Sobre el *Álbum* del marqués de la Victoria la Armada Española ofrece una página web con una galería fotográfica completa en la que se puede profundizar en el conocimiento de la construcción naval española de la época: “Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria-Galería Fotográfica-



que los marinos bisoños se incorporaran al servicio activo después de adquirir las habilidades y destrezas para su oficio.

Si utilizamos de nuevo el coeficiente de 10% de cáñamo del total desplazado con el que Carrère calculó la cantidad de fibra para cubrir las necesidades de aparejo, obtendremos que, a finales del siglo XV, las naos y carabelas ibéricas necesitaban entre 20 y 60 toneladas de cáñamo por buque. Conforme avanzó el tiempo y se incrementó el desplazamiento se necesitó más cáñamo, de manera que, a mediados del siglo XVIII, un navío de 60 cañones y unas 1400 toneladas necesitaría alrededor de 90 toneladas.²⁰ Al acabar ese siglo, una cierta estandarización de las necesidades de fibra de los grandes buques de 80 o más cañones sería de unas 150 toneladas por unidad. En efecto, en la búsqueda de mayor capacidad de carga y velocidad, los buques se modificaron: crecieron los mástiles, las vergas, los cabos, los cables²¹ y las velas. Esto sólo sería la fibra necesaria para dotar a los aparejos de los buques, pero estos barcos requerían fibra para muchos otros servicios indispensables de la navegación, el tráfico mercante o el combate, entre los que podemos destacar los cois, un tipo de hamaca suspendida entre los baos del buque que permitía el descanso de los marinos; los bragueros o sistemas de retención de las piezas de artillería, que evitaban que el balanceo de la nave ocasionara peligrosos desplazamientos durante la travesía; los toldos para el descanso bajo el sol tropical, los sacos para transportar productos y viandas, munición o las pacotillas de los tripulantes, y la cuerda mecha que durante décadas sería necesaria para accionar las armas portátiles y principales del buque. En

Armada Española-Ministerio de Defensa-Gobierno de España”, <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/multimedialgaleria/prefLang-es/22fotografiahistorica--coleccion-marques-victoria> (consulta: 8 de abril, 2019).

²⁰ El navío *Septentrión*, de 64 cañones, botado en el arsenal de Cartagena en 1752, y con un desplazamiento de 1400 toneladas, estaba aparejado con jarcia por un peso superior a las noventa toneladas a las que habría que añadir la correspondiente a las velas y repuestos. Cfr. Manuel Díaz-Ordóñez, “El ‘triumfo’ de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española en el arsenal de Cartagena en 1751”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 2017, p. 155.

²¹ Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio...*, p. 44-48; Celetti, *La canapa nella Repubblica Veneta...*, p. 9.



suma, durante los siglos modernos los barcos demandarían millones de toneladas de planta de cáñamo, la cual era procesada en talleres gremiales europeos, en grandes manufacturas estatales y haciendas, o en estancias americanas que producirían cientos de miles de kilómetros lineales de cuerdas, cabos, cables y mechas, así como miles de kilómetros cuadrados de velas, lonas y toldos o sacos.

En este proceso de expansión naval europeo, las flotas mercantes y militares del imperio español tuvieron una participación evidente por el carácter ultramarino de su composición política y económica, garantizado éste por las conexiones mundiales con el sistema de flotas en el Atlántico y con el Galeón de Manila en el Pacífico. A finales del siglo XVIII, la literatura cifra en torno a las 175 000 toneladas de desplazamiento los buques mercantes españoles.²² A esta flota habría que añadir el tonelaje de la flota militar principal —navíos, fragatas y corbetas— y secundaria —galeotas, bergantines y jabeques—, amén de una importante cantidad de embarcaciones menores —planas, gabarras, lanchones, etcétera—, por lo que podríamos estimar las necesidades anuales del imperio español en torno a las 20 000 toneladas de cáñamo a finales del Setecientos. Esta cantidad es lo suficientemente grande como para evidenciar el carácter estratégico y vital que tuvo el abastecimiento de productos específicos para la construcción naval española. De aquí se deduce que la acción del imperio español durante la construcción de su dominio ultramarino se centró en un esfuerzo considerable por planificar un sistema de abastecimiento cannabáceo sólido que garantizara que sus contingentes militares y navales se defendieran y proyectaran fuerza contra sus rivales a lo largo y ancho del mundo moderno.

²² José Alcalá-Zamora, “Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II”, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 23-24, 71, 1970, p. 225-243; José Ignacio Uriol Salcedo, “Transportes marítimos y barcos en el siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3500, 156, 2009, p. 55-58; Marina Alfonso Mola, “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen”, en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010, p. 487-519.



*Las peculiaridades del abastecimiento de cáñamo en la Europa moderna:
la hegemonía rusa*

Una característica interesante del cáñamo como material de consumo naval es su peculiar distribución geográfica, la cual en el siglo XVI estaba concentrada en lugares determinados del continente europeo como algunas zonas del imperio ruso —Ucrania, Bielorrusia y la actual Rusia—, la Bretaña francesa, el norte de Italia y España —principalmente Cataluña, Valencia y Granada—. Parece razonable pensar que detrás de la definición de esta fibra vegetal como un producto estratégico para los imperios de la época se encontraba el hecho de que su distribución productiva no fuera muy amplia y que ésta se concentrara en determinadas zonas. Esto nos enfrenta a un importante problema para entender el funcionamiento de las instituciones imperiales de la época: ¿cómo se conseguía el cáñamo necesario para las fuerzas navales militares y civiles cuando no se disponía de la producción interna suficiente?

La literatura refiere con bastante autoridad que el imperio ruso era el gran productor de efectos navales. El relato general asocia las necesidades estratégicas de los imperios marítimos europeos al gran comercio de estas instituciones con las fuentes de aprovisionamiento de fibra en los puertos del Báltico durante la Edad Moderna. Venecia, la principal república marítima de la Edad Media, dependía del cáñamo ruso que llegaba por el comercio directo de sus mercaderes asentados en las orillas del mar Negro.²³ En este momento de expansión imperial, sólo la irrupción del imperio turco a finales del siglo XV logró cortar esta vía de suministro y modificar el eje mediterráneo tradicional llevando el mercado del cáñamo al Báltico ruso. Así, desde el siglo XVI, holandeses e ingleses situaron importantes y activos núcleos de mercaderes en los puertos de Narva, Riga, Kaliningrado o San Petersburgo, según cuenta un trabajo de Martha Morris centrado en el siglo XVI y referido a compañías

²³ Frederic Chapin Lane, “The Rope Factory and Hemp Trade of Venice in the Fifteenth and Sixteenth Centuries”, *Journal of Economic and Business History*, v. 4, 1932, p. 834; David Celetti, “La canapa e l’arsenale. Aspetti e problemi della gestione di una fibra strategica nella Repubblica Veneta d’età moderna”, *Studi Storici Luigi Simeoni*, 40, 2004, p. 119-163.



inglesas privilegiadas que operaron desde el Báltico para abastecer de cáñamo y jarcia a la flota inglesa.²⁴ El texto de Morris nos sirve precisamente para comprender la importancia de estas colonias comerciales europeas en las cabeceras rusas de exportación de cáñamo y nos confirma el enorme interés geoestratégico de estas plazas en el abastecimiento de materiales esenciales para Europa occidental. Las fuentes contemporáneas se encargan de narrar en primera persona esta idea. Éste es el caso, por ejemplo, de Pierre-Daniel Huet, quien argumentó en 1717 que Holanda dependía de la fibra comprada en los puertos rusos del Báltico,²⁵ hecho que se corresponde con lo que apuntó William Tooke en 1799 respecto a la importación masiva de cáñamo desde el Báltico hasta Gran Bretaña,²⁶ o lo que en fechas más recientes ha explicado David Goodman respecto a la imposibilidad de Francia de cubrir su demanda de cáñamo con su producción interna, por lo que debía acudir a los mercados rusos para comprar fibra.²⁷ Respecto a los trabajos historiográficos, la hegemonía del mercado cannabáceo ruso para satisfacer la demanda de construcción naval europea durante los siglos modernos también ha quedado evidenciada por autores como Edgars Dunsdorfs, L. R. Lewitter, Keith J. Allison, Martha Morris, Alfred W. Crosby, Bernard Pool o David Goodman, entre muchos otros.²⁸ Esta subordinación estratégica imperial a la agroindustria rusa ha permitido que Alfred W. Crosby, en uno de sus primeros estudios, sostuviera la

²⁴ Martha Morris, “Naval Cordage Procurement in Early Modern England”, *International Journal of Maritime History*, 1, 11, 1999, p. 81-99.

²⁵ Pierre-Daniel Huet, *Comercio de Holanda o El gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*, Madrid, Imprenta Real, 1717, p. 35.

²⁶ William Tooke, *View of the Russian Empire during the Reign of Catharine the Second and to the Close of the Present Century*, Londres, N. N. Longman, O. Rees, and J. Debrett, 1799, p. 642.

²⁷ David Goodman, *El poderío naval español: historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península Ediciones, 2001, p. 203.

²⁸ Edgars Dunsdorfs, “Der Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert”, en *Pirmā. Baltijas vēsturnieku conference*, Riga, 1938, p. 434; Lucjan R. Lewitter, “Russia, Poland and the Baltic, 1697-1721”, *The Historical Journal*, 1, 11, 1968, p. 3-34; Morris, “Naval Cordage Procurement...”; Alfred W. Crosby, *America, Russia, Hemp, and Napoleon: American Trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Columbus, Ohio State University Press, 1965; Goodman, *El poderío naval español...*



idea de que Rusia ostentó una hegemonía fundamental sobre la producción de esta fibra en la época moderna, la cual acabaría relacionando el cáñamo con el comercio de productos coloniales obtenidos en América (principalmente tabaco) y, específicamente, en la naciente república estadounidense a finales del siglo XVIII. Según el mismo autor, las mercancías coloniales norteamericanas servirían como moneda de cambio en las compras de cáñamo ruso demandado por sus importantes y crecientes flotas mercante y pesquera.²⁹ En coincidencia con autores relativamente contemporáneos,³⁰ Crosby sostiene que la invasión napoleónica a Rusia a partir de 1812 era una respuesta lógica al incumplimiento del zar de los acuerdos asentados en el Tratado de Tilsit en 1807, entre los cuales destacaba la limitación del suministro de productos estratégicos navales a la armada británica y sus aliados. Este y otros episodios aportados por la historiografía nos aproximan a la cuestión fundamental de que los imperios ultramarinos europeos acabaron dependiendo, en mayor o menor medida, de una producción estratégica que se concentraba en tierras rusas. En consecuencia, esta dependencia estructural determinaría la acción de los imperios para conseguir el abastecimiento por medios alternativos al comercio con el zar.

A partir del siglo XVII, el imperio español sería consciente de su supeditación de los productos estratégicos navales que procedían de Rusia. Las opciones de los gobiernos españoles pasarían por tres ejes de acción política: se mantendría la compra rutinaria de estos materiales en los mercados europeos, como se había establecido en la práctica secular; se recurriría a lanzar programas de extensión y promoción del cultivo en zonas rurales de la península ibérica, o se daría el salto atlántico para llevar la cosecha cannabácea a los espacios americanos sometidos por el imperio desde el siglo XVI, para desarrollar la agroindustria cannabácea y aprovechar los suelos cultivables que ofrecía el continente.

²⁹ Crosby, *América, Rusia, Hemp, and Napoleon...*, p. 17.

³⁰ José Muñoz Maldonado, *Historia política y militar de la guerra de la independencia de España contra Napoleón Bonaparte: desde 1808 á 1814, escrita sobre los documentos auténticos del gobierno*, Madrid, Imprenta de D. José Palacios, 1833, v. I, p. 38.



*La acción diplomática. El progresivo acercamiento a los mercados
cannabáceos bálticos*

La monarquía española consideraba que tendría cierta ventaja comparativa sobre su rival Gran Bretaña porque contaba con mayor extensión cultivable para producir el cáñamo suficiente.³¹ Por esta razón, David Goodman evidenció que, desde el primer tercio del 1600, en España se pusieron en marcha planes de fomento del cultivo, en especial en el sur, el norte y el levante peninsular.³² Sin embargo, los resultados limitados de estos programas de promoción cannabácea, sumados a las políticas imperiales españolas de pacto dinástico con los Países Bajos, que vincularían el abastecimiento español cannabáceo preferentemente a la intermediación de comerciantes flamencos, determinarían que la monarquía continuara dependiendo en buena medida de la adquisición de fibra en los mercados europeos hasta el último cuarto del siglo.³³ En efecto, a partir de 1675 la situación política del imperio español en Europa había variado mucho debido a la conformación de una nueva coyuntura sobrevenida como resultado de la Paz de Westfalia (1648) y, en especial, por las consecuencias de la Paz de los Pirineos (1659). Debido a esto, la monarquía tuvo que reposicionarse en el concierto de las potencias europeas, pero acabó confirmando dos hechos incontestables. Por un lado, se consolidó un fenómeno que se había producido rutinariamente a lo largo de décadas de conflicto hispano-holandés y que ponía de manifiesto los problemas derivados de la dependencia del abastecimiento de materiales estratégicos cuando éstos o su comercio estaban en manos de enemigos del imperio español. Por el otro, y en gran medida como consecuencia del fenómeno anterior, se había verificado secularmente que por la naturaleza estratégica de las necesidades imperiales españolas, la producción de jarcia, velas y enormes cantidades de cuerda mecha debía poder generarse en espacios de fácil control y supervisión para ser fomentada libremente sin estar sometida a las posibles injerencias de potencias extranjeras.

³¹ Manuel Díaz-Ordóñez, “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, 2018, p. 263-289.

³² Goodman, *El poderío naval español...*, p. 204.

³³ Manuel Díaz-Ordóñez, “Los pros y los contras de la guerra...”, p. 61-90.



Para propiciar un acercamiento comercial paulatino a los mercados rusos de cáñamo en el Báltico se tendría que naturalizar, en la medida de lo posible, a los agentes mercantiles que participaban en este negocio. Desde el siglo XVI, como ya hemos adelantado, los puertos rusos eran controlados por importantes colonias de mercaderes ingleses y holandeses que operaban con el beneplácito del gobierno de los sucesivos zares, quienes, además, apreciaban la ventaja de controlar un mercado estratégico de primer nivel en la Europa moderna que afectaba a los grandes imperios ultramarinos. La mencionada naturalización implicaría el distanciamiento de los comerciantes de Inglaterra y Holanda, pero era preferible esto a buscar un tercer intermediario europeo, como los franceses, polacos o alemanes, ya que los avatares políticos de Europa podrían llevar a que este socio comercial se convirtiera en un enemigo. Esta reflexión pasaba por la solución más factible: situar agentes comerciales españoles de mucha confianza en los puertos del Báltico, imitando los modelos ingleses y neerlandeses. Una medida de este calado implicaría una transformación importante en las relaciones diplomáticas, políticas y comerciales entre los imperios español y ruso. Esto explica que los contactos entre ambas potencias se activaran de forma visible desde las primeras décadas del siglo XVIII por medio del diligente papel de diplomáticos y marinos de la Real Armada.³⁴ En 1722 Sergéi Golitsin fue asignado a la Corte de Madrid para defender los intereses rusos en España, y Yákov Yeviréinov fue nombrado cónsul en Cádiz. Cuatro años después, en 1726, de manera recíproca, el conde de Lambilly fue elegido para representar los negocios españoles en San Petersburgo, aunque el embajador que finalmente se trasladaría a territorio ruso sería el duque de Liria y de Berwick.³⁵

³⁴ Ana María Schop Soler, *Las relaciones entre España y Rusia en la época de Carlos IV*, Barcelona, Editorial Teide, 1971; Vicente Palacio Atard, “Una ignorada misión diplomática a Rusia en 1741”, en *Homenaje académico a D. Emilio García Gómez*, Madrid, Real Academia de la Historia, p. 267-280. Se pueden rastrear también las relaciones entre ambos imperios en Manuel Espadas Burgos, *Corpus diplomático hispano-ruso*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1990.

³⁵ Antonio Alemparte Guerrero, “Las relaciones hispano-rusas en el siglo XVIII: el relevante papel de marinos y militares españoles”, *Revista de Historia Naval*, 87, 22, 2004, p. 7.



El papel de estas primeras embajadas españolas en los puertos exportadores de cáñamo fue bastante oscuro, en especial por los grandes problemas económicos que arrastró el desempeño del duque de Liria, lo que explica que no se hubiera conseguido establecer un circuito comercial estable entre ambas potencias en torno a la década de los cuarenta. Por muchos esfuerzos que se acometieron tanto por la parte española, muy interesada en la producción estratégica para el sector naval, como por la rusa, que codiciaba acceder de forma más directa al mercado de los productos coloniales, este objetivo continuó estando lejos de sus posibilidades en el siglo XVIII. En este sentido, las instrucciones que se entregaron al conde de Bena, enviado español destinado al Báltico en 1741, hacían hincapié en la importancia de limitar o eliminar la intermediación de ingleses y holandeses en el suministro de muchos de los artículos que procedían de Rusia, porque “convierten estas ganancias en nuevo perjuicio nuestro”.³⁶ A pesar de ello, es obvio que el imperio español no consiguió cerrar un circuito comercial estable y, sobre todo, seguro entre el Báltico y la península. Al parecer, la razón más evidente para explicar este fracaso fue la enorme distancia entre ambos espacios, un recorrido que implicaba grandes desembolsos para cubrir costos de fletes y seguros de las expediciones de mercancías estratégicas, así como el mantenimiento financiero de las legaciones españolas en Riga o San Petersburgo. Aunque esta razón económica parece ser fundamento suficiente para explicar el fracaso, creemos que la difícil competencia de los mejor relacionados mercaderes ingleses y holandeses, a la que se enfrentaban los funcionarios y comerciantes españoles en los mercados cannabáceos bálticos, también fue definitoria. Estos comerciantes europeos llevaban casi dos siglos instalados en aquellas plazas comerciales, incluso habían emigrado entre las ciudades rusas siguiendo los procesos expansión y decadencia que éstas habían sufrido. De esta manera, se situaron en Narva, Estonia, desde 1558 y hasta la caída de esta ciudad en manos suecas en 1581, después se trasladaron a Riga y acabaron en San Petersburgo en los primeros años del siglo XVIII. El hecho de que llevaran tantas generaciones presentes en el comercio ruso les ofrecía

³⁶ Palacio, “Una ignorada misión diplomática...”, p. 273-274.



importantes ventajas idiomáticas y de manejo de las monedas y pesos tradicionales de Rusia, pero, sobre todo, los dotaba de una consolidada red de contactos comerciales y clientes que les brindaba información ágil sobre precios, llegada de cargamentos de cáñamo desde Bielorrusia y Ucrania, y cualquier incidencia en los procesos de transformación manufacturera que ocurriera en los puertos bálticos.

A pesar de la dura competencia entre los funcionarios españoles y las asentadas colonias comerciales británica y holandesa en los puertos del Báltico, es cierto que se valieron de numerosas actividades y tareas para suministrar cáñamo y otros materiales estratégicos fundamentales para el esfuerzo naval del imperio. Muchos de estos hombres responden a este breve listado: Pedro Normande, ministro interino en Rusia; Antonio Colombí, cónsul y agente comercial; Pedro Macanaz, encargado de negocios en San Petersburgo; Miguel Gálvez, ministro plenipotenciario en Rusia; Francisco Miguel Ibáñez, secretario del ministro en Rusia; Felipe Amat, encargado de negocios en Rusia; José de Onís, ministro en Rusia, y el marqués de la Torre, también ministro. Entre estos personajes, quizá el más relevante sea Pedro Normande, quien se encargaría de la contratación de cáñamo para los asentistas que habían pactado el abastecimiento de la fibra para la Real Armada desde los años 60 del siglo XVIII.³⁷ La función de Normande pasaba por la compra de grandes cantidades de cáñamo a un comerciante ruso y terminaba con la negociación con los barcos que llegaban a San Petersburgo para que pudieran ser remitidos a España.³⁸ La actividad era complicada, en particular en el contexto de los sucesivos conflictos que enfrentaron a España con las otras potencias europeas, momentos en los que Normande debía consignar los cargamentos de manera fraudulenta a puertos neutrales para reducir las posibilidades de que fueran intervenidos por los buques enemigos.

Sin embargo, la obstinada realidad hizo que el imperio español no contara con independencia de la intermediación de potencias

³⁷ Rafael Torres Sánchez, “La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, v. 116, 2012, p. 47-71.

³⁸ Carta sobre las negociaciones entre Pedro y Normande y diferentes comerciantes rusos, San Petersburgo, 10 de enero de 1783. Archivo Museo del Viso del Marqués, *Arsenales*, Cáñamos, leg. 3759.



rivales tan importantes como Inglaterra y Holanda, como lo demuestra el hecho de que los emisarios españoles tuvieran que negociar con intermediarios alemanes, como Pierre Siemsen, de Hamburgo, para que comprara cáñamo en Riga a sociedades formadas por ciudadanos británicos y rusos, como la Pearson Huhn (Hulm) Trompowsky & Wale.³⁹ En definitiva, los altos costos del envío de mercancías y la posición dominante del comercio británico y neerlandés en las plazas del Báltico parecen razones lo suficientemente sólidas para comprender que el imperio español no tenía muchas posibilidades de saltar el monopolio comercial de ingleses y holandeses en el abastecimiento del cáñamo ruso durante el siglo XVIII.

La acción de fomento agrícola cannabáceo en la península

Estratégicamente, el abastecimiento de determinados materiales se convirtió en un eje de la acción política de los gobiernos que ejercieron el poder desde las instituciones monárquicas del imperio español durante la transición dinástica entre los Austrias españoles y los Borbones iniciada en el 1700. Sobre el papel, el problema de un suministro regular y suficiente de estos materiales estratégicos podría haberse resuelto al recuperar y actualizar las viejas medidas de promoción agrícola cannabácea desarrolladas durante el reinado de Felipe III y al principio del de Felipe IV, descritas éstas en el trabajo de David Goodman.⁴⁰ Sin embargo, también era evidente que esos programas no habían avanzado mucho en el objetivo de extenderse entre los agricultores españoles: incluso sus resultados habían sido limitados y mediocres. A pesar de que el cultivo peninsular de cáñamo había alcanzado algunas zonas de La Rioja, Andalucía, Navarra y Levante durante la primera mitad del siglo XVII, no era menos cierto que la estructura de producción campesina no se había modificado sustancialmente y que, por lo tanto, en muy pocos casos el cáñamo había acabado integrándose a la tradición agrícola de estas zonas. Como conclusión, el volumen

³⁹ Carta de Francisco Ortiz de Taranco a los Directores Generales de la Renta, Bilbao, 15 de octubre de 1793, Archivo General de Indias, *Correos*, 359b.

⁴⁰ Goodman, *El poderío naval español...*, p. 204-207.



productivo cannabáceo español era insuficiente para cubrir la demanda interna de los sectores civil y militar. Esta certeza haría que los gobiernos y funcionarios españoles se cuestionaran si las antiguas medidas de promoción agrícola cannabáceas peninsulares habían sido buenas y efectivas, si la falla había sido una asignación incorrecta de los recursos humanos y materiales necesarios —agricultores, parcelas de cultivo y capital— para poner en marcha estos planes de fomento, si la dirección político-económica de los proyectos había sido errónea, o si las medidas no habían funcionado porque las condiciones ambientales, económicas o sociales de los campos de la península no eran las adecuadas para desarrollar este tipo de cultivo.

La respuesta indudable a la cuestión de las posibilidades de la promoción cannabácea la conforman las fuertes campañas de fomento agroindustrial desarrolladas en el territorio peninsular durante todo el siglo XVIII, aunque su mayor aplicación se dio entre 1755 y 1760. La intensificación de la promoción agrícola cannabácea pudo deberse, en principio, al cambio en el modelo de abastecimiento español, comenzado en tiempos del intendente de Marina José Patiño y continuado por el secretario de Marina marqués de la Ensenada, pues ambos fueron sustituyendo las compras de jarca y lona a particulares, por medio de los asientos, para pasar paulatinamente a la producción por administración directa,⁴¹ un proceso que ha sido estudiado por la historiografía reciente.⁴² El elemento

⁴¹ Manuel Díaz-Ordóñez, “El reformismo borbónico y el suministro de jarca para la Armada española. 1720-1740”, en *Actas XII Congreso Internacional de AHILA*. Oporto, 2001, p. 277-288.

⁴² Agustín González Enciso, “Del ‘Contractor State’ al Estado fabricante: el cambio de propiedad en la fábrica de municiones de Eugui en 1766”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, v. 7, 2013, p. 455-480; Agustín González Enciso, “War Contracting and Artillery Production in Spain”, *Business History*, 60, 1, 2017, p. 1-18; Agustín González Enciso, *War, Power and the Economy: Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017; Rafael Torres-Sánchez, “In the Shade of Power. Monopolist Entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century”, en Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014, p. 260-286; Rafael Torres-Sánchez et al., “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 4-22.



fundamental para analizar la extensión del cultivo del cáñamo en España en esta época es la creación de las Comisiones del Cáñamo, situadas en las cabeceras de los centros productores más importantes —Granada, Navarra y Calatayud—,⁴³ mientras en los espacios en los que no funcionaron —Cataluña y el reino de Valencia— las autoridades controlaron la agroindustria. El papel de estas instituciones, aunque denostado por los liberales del siglo XIX, permitió que el país produjera una parte importante del cáñamo que demandaba la actividad civil —alpargatería, textiles bastos, calzado, soguería, pesca, etcétera— y que necesitaba el sector militar naval.

Las acciones de las comisiones peninsulares incidieron en las estructuras de producción agrícola de importantes regiones españolas. Quizá el caso más destacado sea el del reino de Granada, donde los cultivos cannabáceos llegaron a colonizar importantes zonas. Al mismo tiempo, los gobiernos hicieron experimentos de promoción de cultivo en otros lugares de la península (en especial en Galicia), aunque obtuvieron resultados muy limitados o fracasos flagrantes.⁴⁴

*La acción de fomento agrícola cannabácea
en la América española*

Desde la llegada de los españoles a América, atendiendo a los conceptos de los suelos fantasmas (*ghost acreages*) de Kenneth Pomeranz,⁴⁵ el imperio contó con un suplemento de tierras cultivables

⁴³ Manuel Díaz-Ordóñez, “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, p. 93-123; Manuel Díaz-Ordóñez, “Si en la comisión de Marina te vieres: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos”, *Revista de Historia Naval*, 95, 24, 2006, p. 71-88.

⁴⁴ José Patricio Merino Navarro, “Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)”, *Hispania. Revista Española de Historia*, 131, 35, 1975, p. 567-584; Ramón María Serrera Contreras, *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1974; Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio...*, p. 101-118.

⁴⁵ Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, 2000.



que podían haberse destinado a la agricultura del cáñamo. En la literatura científica se ha discutido mucho esta idea y cómo el excedente de superficie cultivable americana pudo ayudar al desarrollo económico del imperio británico, lo que, de alguna manera, da la posibilidad de reflexionar sobre las particularidades del cáñamo. Lo cierto es que para España se abría la oportunidad de superar la dependencia de Rusia y mejorar la difícil coyuntura de escaso desarrollo agrícola de la fibra en suelo peninsular al aprovechar los recursos de los nuevos espacios americanos. En definitiva, sería pasar de las viejas periferias europeas —el imperio ruso y sus posibilidades agroindustriales— a las nuevas periferias americanas, que se fueron ampliando conforme el imperio español dilató los límites de sus dominios desde el siglo XVI.

Sin embargo, aparte del cuestionamiento de las teorías de Pomeranz sobre la incidencia de este suplemento de tierras en las posibilidades de desarrollo económico de la revolución industrial británica, una parte de la historiografía sostiene que el imperio español no usó el recurso americano para abastecerse de determinados materiales estratégicos. Esta idea apunta a que el elemento más importante sería el peso de la protección de los intereses económicos metropolitanos frente a las posibilidades de desarrollo económico en América. En esta línea se inscriben relatos que indican cómo las autoridades del imperio obstaculizaron las posibilidades del incremento de la producción agrícola, ganadera e industrial en América con el objetivo de garantizar que estos mismos sectores de la península encontraran un mercado, ciertamente cautivo, en el nuevo continente. Respecto al cáñamo, autores como Von Humboldt, a principios del siglo XIX,⁴⁶ crearon una corriente historiográfica que sostiene que la monarquía siempre impidió el desarrollo económico americano para proteger el ramo en la península.⁴⁷

⁴⁶ Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, París, Casa de Rosa, 1822, v. 2, 490 p.

⁴⁷ Edmundo O’Gorman, *Guía de las actas de cabildo de la ciudad de México: siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1970, p. 69; Jorge González Angulo y Roberto Sandoval Zarauz, “Los trabajadores industriales de Nueva España, 1750-1810”, en *La clase obrera en la historia de México*, México, Siglo XXI Editores, 1980, p. 232; Luis Perdiges de Blas y José Luis Ramos Gorostiza, “Redescubriendo América:



Algunos trabajos recientes han puesto en duda esta prohibición del cáñamo en América y han aportado algunas evidencias que indican, por el contrario, que las instituciones imperiales españolas se esforzaron por conseguir que el cáñamo se cultivara en América y promovieron su transformación industrial en ese continente casi desde el comienzo de la colonización española.⁴⁸ Los objetivos evidentes de estas medidas tenían un sentido íntegramente estratégico, porque con ellas se pretendía, en primer lugar, asegurar el abastecimiento de estos materiales necesarios para la defensa imperial en un espacio que estaba lejos de ser pacificado entre el siglo XVI y parte del XVII, período caracterizado por el sometimiento de muchas poblaciones nativas americanas, y que conforme pasaban los siglos necesitaría de medios propios de defensa para garantizar que otros imperios europeos no ocuparan importantes posiciones en el continente y obstaculizaran la comunicación de las posesiones americanas con la metrópoli. El segundo objetivo de las acciones de promoción cannábica americana era satisfacer la demanda de estos materiales en la propia España para conseguir la suficiente autonomía estratégica de fibra y, así, cubrir las necesidades del imperio a escala global.⁴⁹

A pesar de poner en marcha con decisión proyectos de fomento en México, Chile, Colombia, Venezuela, La Luisiana y California desde 1500, los resultados fueron muy limitados en general. Esta realidad acababa coincidiendo con lo que había pasado en la península durante la misma época. Una primera respuesta al fenómeno de la escasa

la economía política de las colonias españolas según los exploradores Juan-Ulloa, Malaspina y Humboldt”, en *IX Encuentro de la Asociación Ibérica de Historia del Pensamiento Económico*, Valencia, 2015, p. 21, <http://adein.estaticos.econgres.es/2015/aihpe/perdices.pdf> (consulta: 12 de febrero de 2019); Lolola Hernández, *La tecnología popular en Venezuela: una aproximación a sus orígenes aborígenes, africanos, y andaluces*, Caracas, Fundación Editorial El Perro y La Rana, 2018, p. 111.

⁴⁸ Díaz-Ordóñez, “Radiografía de un fracaso angloespañol...”, p. 267; Manuel Miño Grijalva, “La política textil en México y Perú en la época colonial. Nuevas consideraciones”, *Historia Mexicana*, 2, 38, 1988, p. 283.

⁴⁹ Díaz-Ordóñez, “Radiografía de un fracaso angloespañol...”, p. 267; Manuel Díaz-Ordóñez, “El cáñamo y la Corona española en ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)”, *Revista de Historia Naval*, 90, 2005, p. 45-60; Manuel Díaz-Ordóñez y José Antonio Rodríguez Hernández, “Cannabis sativa y chile (1577-1700): un insumo al servicio del imperio”. *TEMPUS. Revista en Historia General*, 6, 2017, p. 1-21.



extensión del sector del cáñamo tanto en España como en América podría ser que se habían utilizado recursos, medios y métodos iguales o similares. De ahí se podría colegir el resultado semejante. En un trabajo reciente centrado en la metodología comparativa se ha propuesto que tanto España como Inglaterra pusieron en marcha medidas muy parecidas para fomentar el cultivo cannabáceo en América. Destacan las subvenciones a los agricultores, las exenciones o importantes reducciones de impuestos a la exportación a las metrópolis o la puesta en marcha de experiencias de cultivo en diferentes zonas de los espacios americanos dominados por autoridades gubernamentales o de las compañías privilegiadas, en el caso británico. A pesar del paralelismo entre las medidas de ambas potencias, los ingleses consiguieron establecer cultivos de cáñamo de cierta relevancia en algunas zonas de Virginia, las Carolinas o Kentucky, lo que les permitió exportar pequeñas cantidades a Gran Bretaña durante el último tercio del siglo XVIII. Este hecho parece evidenciar que tuvieron que existir otros factores que expliquen mejor los escasos resultados que obtuvieron los españoles en América para exportar cáñamo a su metrópolis, en comparación con el relativo éxito británico.

*Otras acciones imperiales españolas para mejorar
el abastecimiento de cáñamo*

Si bien los tres ejes anteriores de acción política fueron fundamentales para explicar cómo el imperio español se planteó la cuestión estratégica del abastecimiento de cáñamo para sus fuerzas navales, no es menos cierto que la monarquía y otros individuos interesados en la mejora del país propusieron soluciones. Numerosos autores y pensadores político-económicos expusieron vías factibles para aumentar la producción de fibra y cubrir la demanda. Los textos fundamentales de Uztáriz, Campomanes y otros son elementos ejemplares que muestran la importancia de este problema para las potencias imperiales como España.⁵⁰ Todos ellos propusieron alternativas

⁵⁰ Gerónimo de Uztáriz, *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos, y calificados exemplares, que con especificas providencias, se procuran adaptar a la monarchia española, para su prompta restauración*, Madrid, Imprenta de A. Sanz,



que, por lo regular, se referían al fomento de la agricultura en la península o en las posesiones americanas, así como a mejorar la actividad artesanal del imperio para incrementar la productividad, captar capital humano extranjero y adquirir maquinaria.

En la misma línea, la monarquía puso en marcha medidas para ampliar su conocimiento sobre el ramo del cáñamo, tanto en su fase de producción agrícola como en la de transformación industrial, patrocinó la traducción de textos y financió la captura de talento extranjero. Quizá los ejemplos más claros sean la traducción de la gran obra de referencia de la agricultura del cáñamo en el siglo XVIII, el *Traité du chanvre*, escrito por Marcandier en 1758 (aunque impreso en 1774),⁵¹ y el largo viaje que se encargó al oficial de la Real Armada Antonio de Ulloa para que analizara las fuerzas navales del continente, con especial atención en las fórmulas de provisión y abastecimiento de los materiales estratégicos, entre los cuales se encontraba el cáñamo.⁵²

Conclusión

El abastecimiento de cáñamo durante los siglos XVI y XIX fue un problema ineludible para los imperios navales de la época. El español, construido sobre su vasto dominio conectado por los grandes espacios marítimos, estaba tan obligado como sus rivales europeos a garantizar el suministro de cáñamo que sus flotas militares necesitaban. La hegemonía productora rusa y, en especial, las grandes

1742; Pedro Rodríguez Campomanes, *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento*, Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1775; Francisco Martínez de Mata, *Los ocho discursos de Francisco Martínez de Mata, con uno de nuevo sobre el comercio nacional, en que se presentan las observaciones, que parecen adaptables al estado presente*, Madrid, Antonio de Sancha, 1777; Antonio Muñoz, *Discurso sobre economía política*. Ibarra, Madrid, 1769; Antonio Arteta de Monteseuro, *Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos*, Madrid, Imprenta Real, 1783.

⁵¹ M. Marcandier, *Traité du chanvre*, París, Chez Nyon, 1758; M. Marcandier, *Tratado del cáñamo*, Madrid, Antonio de Sancha, 1774, 86 p.

⁵² Antonio de Ulloa, *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.



dificultades españolas para hacer conexiones comerciales con un mercado tan alejado como el del Báltico impulsaron tres ejes fundamentales de acción para tener un abastecimiento suficiente: la apertura de relaciones diplomáticas y comerciales con el imperio ruso; el fomento y la promoción de la agroindustria cannabácea peninsular; la migración y el aprovechamiento del suplemento de superficie cultivada de los nuevos espacios americanos. Sin embargo, los limitados resultados obtenidos por los dos últimos ejes de acción obligaron a mantener abierto el circuito comercial del cáñamo ruso, con todas las obligaciones y problemas que esta dependencia conllevaba. La monarquía española no se detuvo ahí, continuó apadrinando traducciones de textos científicos y promocionó viajes de investigación, captación de ideas y talento técnico y agrónomo en Europa. En definitiva, pese a los cortos resultados de este conjunto de medidas, es posible concluir que el Estado hizo todo lo posible por solucionar un problema de abastecimiento fundamental para su defensa.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA, José, “Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II”, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 23-24, 71, 1970, p. 225-243.
- ALEMPARTE GUERRERO, Antonio, “Las relaciones hispano-rusas en el siglo XVIII: el relevante papel de marinos y militares españoles” *Revista de Historia Naval*, 87, 22, 2004, p. 7-44.
- ALFONSO MOLA, Marina, “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen”, en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010, p. 487-519.
- ARTETA DE MONTESEGURO, Antonio, *Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos*, Madrid, Imprenta Real, 1783.
- BRAUDEL, Fernand, *The Structures of Everyday Life, Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, Londres, Fontana Press, 1985, v. I.



- CAMERON, Rondo, *Historia económica mundial: desde el paleolítico hasta el presente*, Madrid, Alianza Editorial, 2003.
- CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Discurso sobre la educación popular de los artesanos, y su fomento*, Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1775.
- CARRÈRE, Claude, *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, La Haya, Mouton et Cie., 1967, 486 p.
- CELETTI, David, "La canapa e l'arsenale. Aspetti e problemi della gestione di una fibra strategica nella Repubblica Veneta d'età moderna", *Studi Storici Luigi Simeoni*, 40, 2004, p. 119-163.
- , *La canapa nella Repubblica Veneta : produzione nazionale e importazioni in età moderna*, Venecia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti 2007.
- CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton, Princeton University Press, 2016.
- CROSBY, Alfred W., *America, Russia, Hemp, and Napoleon: American Trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Columbus, Ohio State University Press, 1965.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- , "El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)", *Revista de Historia Naval*, 90, 2005, p. 45-60.
- , "El empleo del esparto en la cordelería naval española de la antigüedad hasta el siglo XVIII", *Tiempos Modernos, Revista de Historia Moderna*, 14, 5, 2006. En línea: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/70/102>.
- , "El reformismo borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española, 1720-1740", en *Actas XII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos*, Oporto, 2001, p. 277-288.
- , "El 'triumfo' de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española en el arsenal de Cartagena en 1751", *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 2017, p. 149-177.
- , "European Imperialism, War, Strategic Commodities, and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in Spanish South America and its



- Ghost Fibers”, en Bartolomé Yun Casalilla, Ilaria Berti y Pedro Miguel Omar Svriz Wucherer (coords.), *American Globalization, On the Introduction of Old World's Goods in the Americas (c. 1492-1898)*, Londres, Routledge (en prensa).
- , “La burguesía barcelonesa, el asiento de jarcia y el comercio con América”, en John R. Fisher (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1998, p. 157-158.
- , “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, p. 93-123.
- , “Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”, en Antonio José Rodríguez Hernández y Julio Arroyo Vozmediano (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017, p. 61-90.
- , “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, 2018, p. 263-289.
- , “Si en la comisión de Marina te vieres: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos”, *Revista de Historia Naval*, 95, 24, 2006, p. 71-88.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel y José Antonio Rodríguez Hernández, “Cannabis sativa y Chile (1577-1700): un insumo al servicio del imperio”, *TEMPUS Revista en Historia General*, 6, 2017, p. 1-21.
- DUNSDORFS, Edgars, “Der Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert”, en *Pirmā Baltijas vēsturnieku konference*, Riga, 1938, p. 457-486.
- ELLIOTT, John Huxtable, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus, 2006.
- ESPADAS BURGOS, Manuel, *Corpus diplomático hispano-ruso*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1990.
- NAVARRO, Juan José, “Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria - Galería Fotográfica - Armada Española - Ministerio de Defensa - Gobierno de España”. En línea: <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/multimedialogaleria/pre>



flang-es/22fotografiahistorica--coleccion-marques-victoria [consulta: 8 de abril, 2019].

GONZÁLEZ ANGULO, Jorge y Roberto Sandoval Zarauz, “Los trabajadores industriales de Nueva España, 1750-1810”, en *La clase obrera en la historia de México*, México, Siglo XXI, 1980, p. 173-238.

GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “Del *Contractor State* al Estado fabricante: el cambio de propiedad en la fábrica de municiones de Eugui en 1766”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 7, 2013, p. 455-480.

———, “War Contracting and Artillery Production in Spain Business”, *Business History*, 1, 60, 2017, p. 1-18.

———, *War, Power and the Economy: Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017.

GONZÁLEZ MARROQUIN, Antonio, *Instrucción de marineros, y exercicio de la maniaobra [sic], que se debe practicar en todas ocasiones en la mar; y nombres de todos los aparejos de que se compone un navio; en español, y francés*, Madrid, Imprenta de Francisco Martinez, 1723.

GOODMAN, David, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península Ediciones, 2001.

HERNÁNDEZ, Lolola, *La tecnología popular en Venezuela: una aproximación a sus orígenes aborígenes, africanos, y andaluces*, Caracas, Fundación Editorial El Perro y La Rana, 2018.

HOPKINS, Terence K. e Immanuel Wallerstein, “Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800”, *Review: a Journal of the Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations*, 1, 10, 1986, p. 157-170.

HUET, Pierre-Daniel, *Comercio de Holanda o El gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*, Madrid, Imprenta Real, 1717.

HUMBOLDT, Alexander von, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva-España*, París, Casa de Rosa, 1822, v. 2.

KIPPING, Robert, *Elementos de construcción de velas*, Fortanet, Madrid, 1860.

LANE, Frederic Chapin, “The rope factory and hemp trade of Venice in the fifteenth and sixteenth centuries”, *Journal of Economic and Business History*, 4, 1932, p. 830-847.



- LEWITTER, Lucjan R., "Russia, Poland and the Baltic, 1697-1721", *The Historical Journal*, 1, 11, 1968, p. 3-34.
- MARCANDIER, M., *Traité du chanvre*, París, Chez Nyon, 1758.
- , *Tratado del cáñamo*, Madrid, Antonio de Sancha, 1774.
- MARTÍNEZ DE MATA, Francisco, *Los ocho discursos de Francisco Martínez de Mata, con uno de nuevo sobre el comercio nacional, en que se presentan las observaciones, que parecen adaptables al estado presente*, Madrid, Antonio de Sancha, 1777.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, "Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)", *Hispania: Revista Española de Historia*, 131, 35, 1975, p. 567-584.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel, "La política textil en México y Perú en la época colonial. Nuevas consideraciones", *Historia Mexicana*, 2, 38, 1988, p. 283-323.
- MORRIS, Martha, "Naval Cordage Procurement in Early Modern England", *International Journal of Maritime History*, 1, 11, 1999, p. 81-99.
- MUÑOZ, Antonio, *Discurso sobre economía política*, Madrid, Ibarra, 1769.
- MUÑOZ Maldonado, José, *Historia política y militar de la guerra de la independencia de España contra Napoleón Bonaparte: desde 1808 á 1814, escrita sobre los documentos auténticos del gobierno*, Madrid, Imprenta de D. José Palacios, 1833, v. I.
- NAVARRO, Juan José, *Álbum del Marqués de la Victoria*, Madrid, Lunweg/Museo Naval de Madrid, 1995.
- O'GORMAN, Edmundo, *Guía de las actas de cabildo de la ciudad de México: siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1970.
- OWEN, Norman G., *Prosperity without Progress: Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Berkeley, University of California Press, 1984.
- PALACIO ATARD, Vicente, "Una ignorada misión diplomática a Rusia en 1741", en *Homenaje académico a D. Emilio García Gómez*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1993, p. 267-280.
- PERDICES DE BLAS, Luis y José Luis Ramos Gorostiza, "Redescubriendo América: la economía política de las colonias españolas según los exploradores Juan-Ulloa, Malaspina y Humboldt", en *IX Encuentro de la*



- Asociación Ibérica de Historia del Pensamiento Económico*, Valencia, 2015, p. 1-31
- POMERANZ, Kenneth, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, 2000.
- RONNBACK, Klas, “Balancing the Baltic Trade: Colonial Commodities in the Trade on the Baltic, 1773-1856”, *Scandinavian Economic History Review*, 3, 58, 2010, p. 188-202.
- , “New and Old Peripheries: Britain, the Baltic, and the Americas in the Great Divergence”, *Journal of Global History*, 3, 5, 2010, p. 373-394.
- SCHOP SOLER, Ana María, *Las relaciones entre España y Rusia en la época de Carlos IV*, Barcelona, Editorial Teide, 1971.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María, *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1974.
- STUBBS, Jean y Clarence-Smith, William, “British Academy Research Project. Commodities of Empire”. En línea: <https://commoditiesofempire.org.uk/> [Consulta: 4 de octubre, 2018].
- TOOKE, William, *View of the Russian Empire during the reign of Catharine the Second and to the close of the present century*, Londres, T. N. Longman, O. Rees, and J. Debrett, , 1799.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, “La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 116, 2012, p. 47-71.
- , “In the Shade of Power. Monopolist Entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century”, en Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Brill, Leiden, 2014, p. 260-286.
- , *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael *et al.*, “War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur”, *Business History*, 1, 60, 2018, p. 4-22.
- ULLOA, Antonio de, *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, Cádiz, Servicio de Publicaciones, 1996.



URIOL SALCEDO, José Ignacio, “Transportes marítimos y barcos en el siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3500, 156, 2009, p. 55-58.

UZTÁRIZ, Gerónimo de, *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos, y calificados exemplares, que con específicas providencias, se procuran adaptar a la monarchia española, para su prompta restauración*, Madrid, Imprenta de A. Sanz, 1742.

YUN CASALILLA, Bartolomé, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapur, Palgrave Macmillan, 2019.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS